

The background of the entire page is a photograph of three marine forces in a black speedboat on the ocean. They are wearing camouflage uniforms and caps, and are holding rifles. The boat is moving quickly, creating a white wake in the blue water.

LA SÉCURISATION DES MERS

**Les pays forment des partenariats pour
vaincre les menaces et stimuler
l'économie des océans**

Les ports chinois menacent la souveraineté

**Les vaisseaux sans humain à bord présentent
des possibilités et des dangers**

PLUS

**Conversation avec le commissaire de police
Rampersad Soorojebally de la République de Maurice**

VISITEZ-NOUS SUR ADF-MAGAZINE.COM



articles

- 8 « Une simple approche »**
Les analystes déclarent que la coopération régionale est cruciale dans la lutte contre la pêche illégale
- 14 « Une multitude de défis »**
Conversation avec le commissaire de police Rampersad Sooroojebally de la République de Maurice
- 18 Des robots sur l'eau**
Les vaisseaux sans humain à bord offrent aux marines nationales d'intéressantes possibilités mais ils peuvent être utilisés par les insurgés pour gagner un avantage asymétrique
- 24 La technologie offre une cure pour la « cécité marine »**
Un afflux d'outils à des prix abordables fournit aux professionnels de la sécurité une image plus claire du domaine maritime
- 32 Des ports d'influence**
Les sociétés chinoises sont présentes dans plus du tiers des ports africains et ont un impact potentiel sur la souveraineté et la sécurité nationale
- 38 Un déferlement de terreur**
Les rebelles houthistes du Yémen soutenus par l'Iran menacent le commerce maritime mondial et la sécurité régionale
- 44 L'union fait la force**
Les pays œuvrent ensemble pour surveiller le vaste littoral du continent
- 50 La création des partenariats dans le secteur de la sécurité**
Pour gérer la sécurité du littoral, les gouvernements africains œuvrent avec le secteur privé afin d'optimiser les résultats

4 Point de vue

5 Perspective africaine

6 L'Afrique aujourd'hui

30 Battement du cœur de l'Afrique

56 Outillage de la profession

58 Force future

60 Défense et sécurité

62 Maintien de la paix

64 Se donner la main

66 Image du passé

67 Où suis-je ?



**Africa Defense Forum
est disponible en ligne**

Veuillez nous rendre visite sur
adf-magazine.com



SUR LA COUVERTURE

Les pays ont recours à la technologie et la coopération régionale pour protéger leurs ressources maritimes et débloquer le potentiel de l'économie des océans.

PERSONNEL D'ADF

La sécurité maritime est trop souvent reléguée au second plan face aux préoccupations terrestres. Les problèmes qui agitent le vaste océan peuvent facilement rester loin des yeux et loin du cœur.

Un grand nombre de pays africains réalisent qu'ils ne peuvent plus se permettre d'adopter cette attitude. L'économie des océans est un moteur de croissance, responsable pour des échanges commerciaux à hauteur de 300 milliards de dollars et soutenant 50 millions d'emplois. Les océans sont cruciaux pour la sécurité alimentaire, et 200 millions d'Africains incluent les aliments marins dans leur alimentation.

Mais cette ressource est sujette aux attaques. Les chalutiers étrangers exploitent les zones de faible contrôle pour décimer les stocks de poissons. Le golfe de Guinée est un point sensible mondial pour la pêche illégale par les super-chalutiers, en grande mesure chinois, qui enfreignent les lois et font perdre à la région jusqu'à 9,4 milliards de dollars par an.

D'autres crimes, tels que le trafic de drogue, l'élimination des déchets dangereux, la piraterie et la contrebande sont florissants dans les zones où les criminels savent bien que le risque d'être stoppé par un vaisseau de la police est faible.

En réponse à ces menaces, les marines dotées de budgets limités deviennent créatives. Les nouvelles technologies et les partenariats renforcés aident à partager le fardeau au-delà des frontières et à maximiser les ressources. Les pays utilisent des outils de connaissance du domaine maritime à bas prix tels que la plateforme SeaVision basée sur le web pour identifier les vaisseaux suspects et les points sensibles des activités illégales. Des structures régionales telles que le Code de conduite de Djibouti et le Code de conduite de Yaoundé facilitent la mise en commun instantanée des informations, les alertes régionales et l'action conjointe. Des outils tels que les drones aériens et maritimes jouent le rôle de multiplicateur de force pour les forces navales débordées. L'intelligence artificielle aide les responsables à déchiffrer les informations qu'ils reçoivent et à agir en conséquence.

L'économie des océans dépend de l'amélioration de la sécurité en mer. À mesure que les professionnels de la sécurité cherchent à bâtir un futur stable et prospère, ils savent qu'ils doivent protéger les pêches, les routes commerciales, les plages et les ports du continent. La possibilité de faire cela est désormais à leur portée. La détermination existe. Les partenariats sont en place. Les outils sont à leur disposition. Si les marines d'Afrique peuvent continuer à œuvrer ensemble pour exploiter cet élan maritime, elles pourront aider à faire démarrer le potentiel économique des océans et protéger les ressources précieuses pour les générations futures.

Personnel de l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique

Des vaisseaux de la Marine nigérienne naviguent en formation avec une patrouille maritime de la Marine espagnole pendant l'exercice Obangame Express.

MARINE ESPAGNOLE



Menaces maritimes

Volume 18, 3ème trimestre

ÉTAT MAJOR UNIFIÉ DES
ÉTATS UNIS POUR L'AFRIQUE



POUR NOUS CONTACTER :

U.S. AFRICA COMMAND

Attn: J3/Africa Defense Forum
Unit 29951
APO-AE 09751 USA

ADF.Editor@ADF-Magazine.com

**HEADQUARTERS
U.S. AFRICA COMMAND**

Attn: J3/Africa Defense Forum
Geb 3315, Zimmer 53
Plieninger Strasse 289
70567 Stuttgart, Germany

ADF est un magazine militaire professionnel trimestriel publié par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique qui permet au personnel militaire africain de bénéficier d'un cadre international propice aux échanges. Les opinions exprimées dans ce magazine ne reflètent pas nécessairement les principes ou points de vue de cette organisation ni d'aucune autre agence du gouvernement des États-Unis. Certains articles sont écrits par l'équipe d'ADF, tout autre contenu est noté avec la source d'origine. Le Secrétaire à la Défense a déterminé que la publication de ce magazine est nécessaire à la conduite des affaires publiques, conformément aux obligations légales du Département de la Défense.

Un exercice maritime incarne « l'esprit de solidarité »



Le contre-amiral António Duarte Monteiro, chef d'état-major des Forces armées du Cap-Vert, s'est exprimé à Praia le 5 mai 2025 lors de la cérémonie d'ouverture de la 14ème session d'Obangame Express, exercice maritime multinational auquel participent les pays du golfe de Guinée. C'est la première fois que le Cap-Vert accueille l'exercice. Les remarques de l'amiral ont été modifiées pour des raisons de longueur et de clarté.



Un formateur des Forces spéciales de mer du Sénégal conduit une formation de contrôle de sujet pendant l'exercice Obangame Express 2025 à Dakar (Sénégal).

PREMIER MAÎTRE JOHN PEARL/MARINE DES ÉTATS-UNIS



Malgré les progrès enregistrés au cours des dernières années, les défis de sécurité affrontés

dans le golfe de Guinée et la région du littoral médio-atlantique sont devenus de plus en plus multidimensionnels et interconnectés. En plus des menaces bien connues telles que la piraterie, le trafic des stupéfiants, des armes et des êtres humains, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, de nouveaux risques ont émergé, notamment le cybercrime maritime, le détournement illégal du pétrole, l'exploitation illégale des ressources sous-marines et l'utilisation croissante des technologies de drone à des fins illicites. Ces menaces, souvent orchestrées par des réseaux transnationaux sophistiqués, exigent une réponse robuste et structurée basée sur la sécurité coopérative, qui nécessite une coordination entre de multiples états et organismes internationaux.

Au sein du contexte régional et transatlantique, du fait de son emplacement géostratégique dans la région du littoral médio-atlantique, au croisement des routes maritimes internationales majeures et à cause de sa vaste zone économique exclusive, le Cap-Vert fait face à des défis de sécurité considérables. En adoptant une perspective holistique et intégrée concernant les menaces et la structuration de son cadre sécuritaire national, le Cap-Vert a travaillé en étroite collaboration avec ses partenaires régionaux et internationaux pour assurer la protection et la stabilité de nos océans.

La série d'exercices Obangame Express, enrichie par les contributions des pays et des organisations internationales partenaires, a servi de plateforme précieuse pour renforcer l'interopérabilité, mettre en commun les meilleures pratiques et développer les capacités des nations participantes, pour leur permettre de confronter les défis urgents du secteur maritime, en particulier dans notre région.

Obangame Express 2025, qui a lieu dans le golfe de Guinée, n'est pas seulement la démonstration des capacités militaires ; il n'est pas non plus uniquement un échange de connaissances.

Il incarne aussi un esprit de solidarité, une convergence d'efforts et, surtout, une preuve de la puissance de l'unité parmi des nations à la poursuite d'un objectif commun : contribuer à la paix et la prospérité pour assurer l'exploitation durable et équilibrée des ressources vivantes et inanimées.

Du point de vue de la sécurité, nous vivons dans un monde de changements constants, où les défis et les menaces pesant sur la sécurité maritime deviennent de plus en plus complexes et diffus.

En outre, on sait très bien que la criminalité maritime et ses auteurs ne reconnaissent pas et ne respectent pas la démarcation des frontières géographiques et politiques. Ceci accroît encore plus les défis posés par ces phénomènes transnationaux, puisque les menaces peuvent être originaires de la terre, dans un pays distant, matérialisées en crimes commis par le biais d'un autre pays, sous l'égide

d'un pays tiers, et perpétrés par les ressortissants d'autres nationalités.

Ainsi, le besoin de coopérer régionale-ment et internationalement est fondamental pour améliorer la sécurité maritime ; c'est aussi la voie recommandée pour confronter les menaces transnationales. Le Code de conduite de Yaoundé reste un exemple resplendissant de la façon dont les pays de notre région, en collaboration et en coopération avec les partenaires internationaux, peuvent œuvrer ensemble pour combattre la criminalité maritime.

Si nous nous engageons dans une coopération régionale et internationale dynamique, je suis convaincu que nous réussirons à assurer une plus grande sécurité dans notre domaine maritime ; ce sera un élément fondamental pour le développement de nos pays, nos sous-régions et notre continent, en vue de contribuer finalement à la sécurité et la stabilité mondiales.

Il est donc essentiel d'optimiser les capacités des forces maritimes africaines ; d'améliorer la connaissance situationnelle maritime dans nos zones de juridiction ; et de promouvoir l'interopérabilité, la résilience et l'état de préparation opérationnelle, basé sur les principes de coopération, de mise en commun des connaissances et d'un entraînement conjoint pour assurer la sécurité maritime dans son sens le plus large.



Obangame Express met l'accent sur la préparation maritime, l'état de droit

PERSONNEL D'ADF

L'efficacité des communications est cruciale pour le succès des événements d'exercice militaire tels qu'Obangame Express, qui développent la coopération pour lutter contre la criminalité en mer comme la pêche illégale, la piraterie et le trafic.

Près de 20 pays africains, depuis le Cap-Vert jusqu'à la Namibie, ont participé à cet exercice de deux semaines. Le plus grand exercice maritime multinational en Afrique occidentale et centrale a pris fin le 16 mai 2025. Il a inclus un entraînement de visite, abordage, fouille et saisie au Sénégal. Les participants ont pratiqué les entrées tactiques de navire et appris les procédures de fouille et de préservation des preuves. Le premier maître Mass Jallow de la Marine gambienne déclare que son équipe a bénéficié de l'exercice.

« Nous venons de pays différents, avec des antécédents de formation différents. Partager les techniques et les expériences nous donne des idées plus robustes que nous ramenons chez nous. »

Le Cap-Vert a accueilli l'exercice qui s'est étendu sur cinq zones maritimes, de l'Angola au Sénégal. La 6ème flotte des États-Unis a conduit l'exercice, soutenue par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique.

L'exercice a réuni plus de 30 navires, plusieurs avions et 21 centres des opérations maritimes. Il soutient le Code de conduite de Yaoundé qui aide à préserver la sensibilisation situationnelle et lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée, point sensible de la piraterie, la pêche illégale, le trafic de drogue et autres crimes.

Les commandos sénégalais s'exercent pour sécuriser une plage dans le cadre d'Obangame Express 2025 à Dakar.

PREMIER MAÎTRE JOHN PEARL/MARINE DES ÉTATS-UNIS

Les participants se sont aussi exercés à utiliser SeaVision, outil permettant aux usagers de suivre les vaisseaux commerciaux dans le monde avec les données provenant des transpondeurs des systèmes d'identification automatique. SeaVision aide les pays à partager les informations maritimes et les renseignements, améliorer les capacités opérationnelles et détecter les vaisseaux qui ne transmettent pas de signal de transpondeur, ce qui indique souvent une activité illégale.

L'exercice a inclus un événement de six jours sur l'état de droit pour améliorer l'interopérabilité pendant l'abordage des vaisseaux, la collecte des preuves, le développement des affaires judiciaires et les poursuites. Les pays participants ont fourni un représentant juridique et des opérateurs maritimes. L'événement a offert de multiples exercices de dessus de table et un procès simulé dans lequel les opérateurs maritimes ont fourni des témoignages sur leur découverte.

Le capitaine Francisco Moreira, directeur des opérations de la Garde côtière du Cap-Vert, a déclaré dans une annonce de presse : « Nous parlons de l'immigration illégale, de la pêche illégale, de la pêche non déclarée et aussi du trafic de drogue, qui sont des menaces dans nos eaux. Le Cap-Vert a aussi invité toutes les agences nationales qui œuvrent ensemble dans ces opérations. À partir de maintenant, je pense que nous serons mieux préparés à nos missions. »



Cutlass Express met l'accent sur la collaboration et les opérations terrestres

PERSONNEL D'ADF

Le spectre du terrorisme, de la piraterie et de la contrebande est apparu lorsque plus de 1.000 participants provenant de 20 pays se sont entraînés pour conduire des opérations de sécurité maritime multinationales dans l'océan Indien occidental pendant le 15ème exercice Cutlass Express.

Cet exercice d'Afrique de l'Est, parrainé par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique et facilité par la 6ème flotte des États-Unis, a été tenu du 10 au 21 février 2025 dans la République de Maurice, aux Seychelles et en Tanzanie.

Le major-général Ibrahim Mhona, chef de la formation et de la préparation au combat des Forces de défense du peuple tanzanien, déclare que cet événement a mis l'accent sur la nécessité de la collaboration régionale, continentale, et internationale.

Lors de la cérémonie de clôture, il a dit : « Lorsque nous parlons du terrorisme, de la traite humaine et du cybercrime, ce sont des problèmes mondiaux. Puisque nous avons en commun des défis similaires, il est impératif de les affronter ensemble. Toutefois, la collaboration efficace est possible uniquement si nous nous entraînons ensemble. L'interopérabilité est un aspect fondamental de notre état de préparation. »

Parmi les autres nations africaines participantes, on compte : Comores, Djibouti, Kenya, Madagascar, Maroc, Malawi, Mozambique, Sénégal, Somalie et Tunisie.

Deux centres nationaux des opérations maritimes en Tanzanie ont participé aux exercices pour collaborer sur des scénarios liés à l'entraînement de visite, abordage, fouille et saisie (VBSS) à Tanga.

Aux Seychelles, un cours d'une semaine sur l'état de droit a aidé les participants à partager et affiner les tactiques pour les opérations d'interdiction et pour tenir les contrevenants responsables des crimes en mer.

L'exercice Cutlass Express 2025 a été lié à l'exercice Justified Accord, organisé aussi en Tanzanie, pour améliorer la coordination entre les opérations terrestres et maritimes.

« Cet exercice était important pour encourager la coopération afin de relever les défis mondiaux de la sécurité, déclare le général Mhona. [Il] a été conçu pour que plusieurs pays y participent, car les défis que nous affrontons en Afrique sont les mêmes que ceux retrouvés dans d'autres régions du monde. »

Le caporal suppléant Kenny Vidot des Forces de défense des Seychelles a savouré son rôle de formateur VBSS en Tanzanie. Il a déclaré que douze de ses collègues des Seychelles ont participé au même exercice à Maurice.

« [Nous] nous entraînons pour soutenir les opérations de sécurité maritime collaboratives dans la région, dit-il. Cet exercice est important pour nous afin d'augmenter les capacités maritimes et de promouvoir la coopération régionale dans l'océan Indien. »

Le personnel des Forces spéciales des Seychelles conduit un entraînement de visite, abordage, fouille et saisie pendant l'exercice Cutlass Express à Port-Louis (République de Maurice) le 17 février 2025.

MÂÎTRE 2E CLASSE JACOB VAN AMBURG/MARINE DES ÉTATS-UNIS

Le Liberia lance True Guardian pour renforcer ses frontières et ses zones du littoral

PERSONNEL D'ADF

Les Forces armées du Liberia (AFL) ont lancé en mars 2025 l'opération True Guardian dans l'Ouest du pays pour « restaurer la confiance du public, renforcer la sécurité nationale et assurer la sûreté et la stabilité des frontières et des zones côtières du Liberia », selon une annonce des AFL.

L'opération a commencé avec des patrouilles de la région de l'Ouest, qui inclut les comtés Grand Cape Mount, Bomi et Gbarpolu. Les patrouilles continueront indéfiniment et établiront des bases opérationnelles avancées dans chaque comté. Les forces de sécurité se focaliseront sur les points sensibles de criminalité et autres menaces de sécurité.

« Cette opération survient à un moment crucial alors que le Liberia fait face à des menaces de sécurité complexes, en particulier dans la région occidentale où les crimes transnationaux sont en hausse », a déclaré El-Dorado Nyanti Jebbe, chef adjoint des affaires publiques pour les AFL, au centre de formation Barclay de Monrovia, selon le Liberian Investigator.

« L'absence d'une présence de sécurité cohérente a créé un vide que les réseaux criminels exploitent. Nous avons l'intention de changer ce récit. »

Les sources locales de police et de renseignement déclarent constater des hausses du trafic transfrontalier des armes, des drogues et des êtres humains. Le Liberia a aussi enregistré une hausse des crimes maritimes tels que la pêche illégale et la piraterie.

Les forces militaires conduiront des patrouilles pour renforcer la sécurité des frontières, améliorer la surveillance maritime et dissuader le crime en engageant les communautés locales et leurs agences de police.

Des patrouilles similaires seront conduites sur une base trimestrielle dans d'autres comtés du Liberia, selon l'annonce des AFL.



FORCES ARMÉES DU LIBERIA

« Une simple approche »

**LES ANALYSTES DÉCLARENT
QUE LA COOPÉRATION RÉGIONALE EST
CRUCIALE DANS LA LUTTE CONTRE
LA PÊCHE ILLÉGALE**

PERSONNEL D'ADF



Un pêcheur artisanal du
Sénégal utilise une ligne à
main près de deux chalutiers
chinois. AFP/GETTY IMAGES



On estime que l'Afrique perd une somme de 11,2 milliards de dollars sous forme de revenus annuels à cause de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN). Le problème est particulièrement grave en Afrique de l'Ouest, où les pertes dues à ce fléau s'élèvent à peut-être 9,4 milliards de dollars.

La pêche illégale pratiquée par les chalutiers industriels et semi-industriels étrangers, en particulier ceux de Chine, a aggravé l'insécurité alimentaire et menacé les emplois de plus de 10 millions de femmes et d'hommes qui travaillent dans les pêcheries artisanales d'Afrique.

Les professionnels de la sécurité reconnaissent la menace. Le colonel Roland T. Bai Murphy, commandant de la 23ème brigade d'infanterie des Forces armées du Liberia, a constaté de près les effets de la pêche INN sur les pêcheurs artisanaux de son pays. Le Liberia perd annuellement 75 millions de dollars à cause de la pêche illégale.

Le colonel Murphy a déclaré à ADF à l'occasion de la conférence au sommet des Forces terrestres africaines à Accra (Ghana) en avril 2025 : « L'INN est sérieuse parce que la majorité de la population vivant sur le littoral pratique la pêche artisanale. Donc lorsque vous avez ces chalutiers provenant des pays asiatiques ou de quelques pays européens qui pêchent agressivement et illégalement dans nos eaux, cela prive les pêcheurs artisanaux locaux de leur moyen de subsistance. »

à mettre en commun les ressources. Par conséquent, vous avez davantage d'yeux observant le problème. Cela accroît aussi la transparence. Vous pouvez voir ce qu'il y a sur la liste des permis [de pêche de votre pays] ; donc lorsque les vaisseaux sont appréhendés, on peut déterminer s'ils ont un permis légitime. Le passage au régional n'est vraiment pas compliqué. »

Il y a des actions dans cette direction. En 2022, le comité des pêcheries du golfe de Guinée Centre Ouest et la commission des pêches sous-régionale ont conclu un protocole d'accord avec la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest qui a établi une structure pour la collaboration, le partenariat et la coopération.

Au sein de cette structure, le centre régional de surveillance, contrôle et vigilance de Tema (Ghana) fait partie



Un marin ivoirien garde deux chalutiers de pêche chinois détenus pour pêche illégale.. AFP/GETTY IMAGES

Au Liberia, approximativement 37.000 personnes travaillent à temps complet ou à temps partiel dans l'industrie de la pêche et 80 % de la population dépend des protéines de poisson. Mais les « super-chalutiers » industriels menacent ce mode de vie, en déplaçant les pêcheurs artisanaux et décimant l'écosystème océanique.

« Vous avez ces gros chalutiers, certains d'entre eux ont des filets qui ont 1,6 km de longueur et ils les font traîner sur les fonds marins, en endommageant même les récifs de corail, à tel point qu'au Liberia on commence à voir ces récifs de corail rejetés sur le rivage », déclare le colonel.

Plusieurs pays du golfe de Guinée ont mis en œuvre un ensemble d'initiatives pour combattre la pêche illégale mais elles sont souvent ignorées et elles ne sont pas intégrées à cause de la gouvernance faible, des ressources de police limitées et de la corruption.

Gareth Johnstone est directeur exécutif de Trygg Mat Tracking (TMT), organisation sans but lucratif qui fournit des renseignements sur les pêches aux pays et aux agences. Il affirme que la coopération et la collaboration régionales sont impératives dans la lutte contre la pêche illégale.

M. Johnstone déclare à ADF : « C'est une simple approche d'œuvrer ensemble. Cela veut dire que vous commencez à partager les informations. Vous commencez

d'un effort visant à combattre la pêche illégale, améliorer la gestion de la pêche et la mise en application des lois sur la pêche, accroître la mise en commun des informations et réduire les coûts pour les états membres. TMT aide le centre à identifier les vaisseaux de pêche illégaux, faire le suivi de leurs activités et analyser leurs connexions à d'autres actes criminels.

Le cas du Nova Zeelandia

Les responsables de Tema ont démontré la valeur d'une mise en commun des renseignements couronnée de succès et d'une collaboration transfrontalière en mars 2023 lorsque le navire néerlandais Nova Zeelandia est entré au port. Il n'y avait pas d'indications immédiates que le vaisseau agissait illégalement mais une évaluation rétrospective de surveillance, contrôle et vigilance a identifié des lacunes dans l'utilisation du système d'identification automatique du navire, pratique appelée « obscurcissement ». Les bateaux font souvent cela pour dissimuler leurs opérations illégales.

Une investigation a révélé que le navire avait été actif avec des vaisseaux battant pavillon camerounais pour transborder illégalement le poisson en mer. Le Cameroun est un état prêtant son pavillon et sanctionné par l'Union

Les méthodes perverses de la Chine

PERSONNEL D'ADF

La Chine régit la flotte de pêche en eau distante la plus vaste du monde. Elle a aussi les pires antécédents mondiaux de pêche illégale, selon l'indice de risque de pêche INN. Parmi les dix premières sociétés pratiquant la pêche illégale dans le monde, huit sont chinoises. Les chalutiers de Pékin peuvent attraper en un seul jour cinq fois plus de poissons que la flotte d'un petit village pendant un an.

Les chalutiers chinois sont bien connus pour emprunter les pavillons des pays africains, ce qui veut dire qu'ils utilisent et abusent des règles locales pour inscrire un vaisseau de pêche appartenant à et exploité par un pays étranger dans un registre africain afin de pêcher dans les eaux locales. L'emprunt de pavillon indique fréquemment que le vaisseau pratique la pêche illégale. L'une des méthodes de pêche illégale les plus destructrices pratiquées par la flotte chinoise est le chalut de fond. Près des côtes africaines, on estime que la flotte chinoise de chalut de fond attrape 2,35 millions de tonnes de poisson par an, d'une valeur de plus de 5 milliards de dollars, selon l'Environmental Justice Foundation. En plus de priver le continent de nourriture et de revenus, le chalut de fond détruit les écosystèmes que les poissons nécessitent pour survivre et attrape sans discrimination toutes sortes d'animaux marins.

Les autres méthodes illégales pratiquées par les chalutiers chinois incluent la pêche aux explosifs, la pêche avec des lampes puissantes pendant la nuit, la pêche dans des zones interdites telles que la zone économique exclusive d'un pays, et la pratique du « saiko » ou transbordement illégal des poissons en mer. Dans le saiko, les prises sont transférées entre un chalutier et une grosse pirogue capable de transporter environ 450 fois plus de poisson qu'une pirogue de pêche artisanale. Les chalutiers de Pékin sont

également bien connus pour détruire l'équipement de pêche utilisé par les pêcheurs locaux et pour faire couler leur pirogue, en provoquant parfois des décès.

En avril 2025, le ministère ghanéen des Pêches et de l'Aquaculture et la Commission des pêches ont suspendu pour une durée de 12 mois les permis de pêche de quatre chalutiers chinois pratiquant le saiko, rejetant les poissons non voulus, pêchant dans des zones prohibées et récoltant des poissons juvéniles. La pêche INN fait perdre au pays entre 14,4 et 23,7 millions de dollars par an.

Steve Trent, directeur exécutif de l'Environmental Justice Foundation, déclare dans un rapport de Dialogue Earth : « Le saiko précipite l'effondrement des stocks de poissons de base du Ghana et, ce faisant, provoque la pauvreté et la famine parmi la population. Les chalutiers chinois gagnent des millions de dollars dans un commerce illégal qui représente plus de la moitié des poissons attrapés par les bateaux industriels au Ghana. »

Les chalutiers Meng Xin 10, Florence 2, Long Xiang 607 et Long Xiang 608 battaient pavillon du Ghana mais leurs propriétaires sont trois sociétés chinoises, selon un reportage du Ghana Business News.

La flotte Meng Xin, appartenant à Dalian Mengxin Ocean Fishery Co., est liée à la disparition en 2019 de l'observateur des pêcheries ghanéennes Emmanuel Essien. Il a été porté disparu sur le Meng Xin 15 après avoir filmé l'équipage qui rejetait illégalement les poissons en mer et envoyé un rapport à la Commission des pêches du pays. Il n'a jamais été retrouvé.

Des chalutiers de pêche sont amarrés dans le port chinois de Zhoushan. Le pays régit la flotte de pêche en eau distante la plus vaste du monde. REUTERS



européenne pour des infractions de pêche. Pendant l'enquête, le Ghana a contacté l'Angola par l'intermédiaire du centre de coordination de la surveillance, du contrôle et de la vigilance de la Communauté de développement d'Afrique australe (CDA) et a confirmé que le navire avait aussi transbordé illégalement le poisson en mer, pratique appelée « saiko », en compagnie des quatre autres vaisseaux. Les documents du Nova Zeelandia étaient aussi falsifiés.

Pendant toute l'enquête, la plateforme de communication régionale de la force opérationnelle d'Afrique de l'Ouest a négocié une collaboration en temps réel avec l'Angola, le Bénin, la Côte d'Ivoire et le Ghana, dans toutes les zones où le bateau avait navigué. Ceci a conduit l'Angola à tenter des poursuites judiciaires contre le Nova Zeelandia et les autres vaisseaux pratiquant le saiko. En 2024, le Nova Zeelandia a été sujet à une interdiction de ses activités en Angola. Le Cameroun a imposé des amendes à chaque propriétaire du vaisseau pour non-conformité aux lois nationales sur les pêches.

« Le cas du Nova Zeelandia sert de modèle pour les efforts multirégionaux futurs de la police, en présentant comment la mise en œuvre robuste du PSMA [Accord sur les mesures du ressort de l'État du port] et la mise en application des lois axée sur les renseignements peut stopper les réseaux de pêche INN », écrit M. Johnstone dans un rapport de TMT.

La protection des eaux d'Afrique australe

Dans la CDA, Madagascar est considérée comme un pays encourageant la transparence et la coopération régionale dans les efforts de lutte contre la criminalité en mer et de développement de l'économie des océans. Le centre régional de fusion des informations maritimes de Madagascar aide à identifier les vaisseaux suspects. La surveillance constante par la salle de veille du centre l'aide à avertir les agences régionales de mise en application des lois maritimes des menaces en temps opportun.

Le centre de Madagascar met en commun les informations avec une opération jumelle, le centre régional pour la coordination opérationnelle des Seychelles, et avec tout pays faisant face à une menace maritime. Le centre des Seychelles conduit principalement des actions conjointes de mise en application des lois en mer.

Les analystes ont recommandé que tous les pays de la région rejoignent l'architecture du programme de sécurité maritime, pour qu'ils puissent recevoir des informations provenant des centres régionaux. Les membres actuels de ce programme sont : Comores, Djibouti, France au nom de l'île de la Réunion, Kenya, Madagascar, République de Maurice, Seychelles, Tanzanie.

En avril 2025, des organismes ont participé à un atelier de quatre jours dans le but d'établir un registre régional des vaisseaux de pêche. Ces organismes sont : Centre de coordination de surveillance, contrôle



Un homme travaille dans un marché de pêche à Conakry (Guinée).

GETTY IMAGES



Ce que disent les chiffres

La pêche illégale dérobe les revenus du continent, menace les moyens de subsistance de plusieurs millions de travailleurs et pousse l'insécurité alimentaire depuis des dizaines d'années. Ces chiffres illustrent l'ampleur du problème.

Le continent perd **11,2 MILLIARDS DE DOLLARS** par an à cause de la pêche illégale.

Seulement en Afrique de l'Ouest, **9,4 MILLIARDS** sont perdus à cause de la pêche illégale.

40 % des chalutiers illégaux du monde pêchent en Afrique de l'Ouest.

7 MILLIONS de personnes en Afrique de l'Ouest dépendent de la pêche pour leur nourriture ou leur emploi.

En Côte d'Ivoire, la prise annuelle totale a **CHUTÉ DE PRÈS DE 40 %** entre 2003 et 2020, dû en grande partie à la pêche illégale.

La prise potentielle maximale pour la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Nigeria pourrait **CHUTER D'ENVIRON 50 %** vers le milieu du siècle.

Au Ghana, la prise totale des petits poissons pélagiques, un aliment national de base, est **TOMBÉE DE 59 %** entre 1993 et 2019.

Parmi les **10 PREMIÈRES** sociétés pratiquant la pêche illégale dans le monde, huit sont **CHINOISES**.

On estime que la flotte de chalut de fond de la Chine attrape annuellement **2,35 MILLIONS** de tonnes de poisson autour du continent, d'une valeur de plus de **5 MILLIARDS DE DOLLARS**.

Des pêcheurs artisanaux réparent un filet de pêche au Ghana. AFP/GETTY IMAGES

et vigilance de la CDAA ; centre de Madagascar ; Stop Illegal Fishing ; TMT ; Fonds mondial pour la nature ; Fitsinjo (observatoire local de pêche INN). Ils ont introduit des outils et une méthodologie recommandés par le biais du centre de la CDAA pour le bénéfice des inspecteurs de pêche dans six ports de Madagascar afin d'évaluer les risques des vaisseaux de pêche et renforcer les processus de prise de décision pour faire face aux activités suspectes.

En août 2024, Madagascar a révélé un plan de cinq ans pour mettre en œuvre des quotas de pêche, créer des zones marines protégées et diversifier les sources de revenu des communautés de pêche.

« En développant les capacités des pêcheurs par le biais de la formation et de l'éducation, nous souhaitons assurer que la pêche de petite échelle reste une activité viable et durable pour les générations à venir », a déclaré à SeafoodSource Paubert Mahatante, ministre des Pêcheries et de l'Économie des océans de Madagascar. □



ILLUSTRATION D'ADF

Une multitude de défis

CONVERSATION AVEC LE COMMISSAIRE DE POLICE
RAMPERSAD SOOROOJEBALLY
DE LA RÉPUBLIQUE DE MAURICE

Rampersad Sooroojebally est un vétéran qui avait rejoint la Force de police de la République de Maurice en 1971. Avant d'être nommé commissaire le 15 novembre 2024, il a joué un rôle crucial dans la restructuration de l'unité de lutte contre la drogue et la contrebande de la force. Il a aussi conçu et dirigé l'unité de contre-terrorisme du pays, qui recueille et analyse les renseignements avant de les diffuser aux agences de police. Ses remarques ont été modifiées pour des raisons de longueur et de clarté.

ADF : Malgré sa petite superficie, Maurice patrouille une zone économique exclusive (ZEE) s'étendant sur 2,3 millions de km carrés, taille approximative de l'Algérie, qui est le pays le plus grand d'Afrique. Pouvez-vous décrire la stratégie d'ensemble de votre pays pour optimiser ses ressources afin de surveiller et sécuriser cette zone ?

Commissaire Sooroojebally : Comme vous l'avez dit, Maurice a une ZEE très vaste, environ 1.200 fois sa masse terrestre. Cela présente une multitude de défis. La Garde côtière nationale [NCG] qui est la branche maritime de la Force de police a la responsabilité de protéger ces zones maritimes. La NCG se concentre sur plusieurs domaines clés, tels que les capacités de collecte de renseignement, l'encouragement de la collaboration et l'amélioration des capacités. Notre aptitude de surveillance et d'analyse des activités maritimes a été renforcée pour assurer que les opérations soient axées sur les



renseignements et les informations.

De manière collaborative, la NCG engage activement les agences de sécurité maritime nationales, régionales et internationales pour mettre en commun les informations et coordonner les efforts. Du point de vue national, elle coopère étroitement avec des unités au sein de la Force de police de Maurice telles que l'unité de lutte contre la drogue et la contrebande et l'office des passeports et de l'immigration, ainsi qu'avec des organisations externes telles que la section anti-

narcotique des douanes, les pêches, l'autorité du tourisme et l'autorité du transport maritime et des ports. La NCG collabore aussi activement avec les forces maritimes des pays aux vues similaires ainsi qu'avec des organisations multilatérales pour détecter et contrecarrer les activités maritimes illicites.

Les investissements continuels de la NCG dans la technologie et l'équipement modernes ont été un focus du



Des membres de la Force de police de Maurice défilent lors de la célébration de la 57ème fête nationale au circuit du Champ de Mars à Port-Louis (Maurice) le 12 mars 2025. REUTERS

gouvernement. Au cours des années, nous avons acquis de nouveaux aéronefs, des bateaux rapides, des systèmes et logiciels de surveillance, lesquels ont amélioré notre capacité de surveiller et conduire des opérations efficacement. Nous sommes aussi en train de mettre à niveau un grand nombre de ces systèmes technologiques qui évoluent rapidement, tels que le système de surveillance radar du littoral.

ADF : Comment ces systèmes technologiques protègent-ils les eaux ?

Commissaire Sooroojebally : Ils jouent un rôle crucial pour maintenir notre vaste ZEE sous surveillance et améliorer notre connaissance du domaine maritime. La NCG utilise un certain nombre d'outils et de logiciels pour suivre et surveiller les navires marchands, les vaisseaux de pêche et d'autres vaisseaux intéressants dans notre zone maritime. La NCG a une approche de surveillance à plusieurs niveaux qui inclut un système radar de surveillance du littoral, le système d'identification automatique ou SIA, des aéronefs de surveillance, des navires et des mécanismes de partage de l'information pour surveiller les mouvements des vaisseaux en temps réel. Nous allons aussi établir un centre national de partage des informations maritimes pour mieux exploiter la technologie et rationaliser le flux d'information entre les diverses parties prenantes internes et externes afin de renforcer la capacité de surveillance de nos zones maritimes. L'adoption et l'absorption de la technologie sont un processus continu, et nous continuons à acquérir et intégrer ces outils pour renforcer nos capacités de surveillance et d'intervention.

ADF : Le crime organisé, notamment le trafic des drogues et des armes et la traite humaine, prédominent dans l'océan Indien et le canal du Mozambique. Quels types d'activités maritimes illégales sont-ils ciblés par votre force ?

Commissaire Sooroojebally : Nous faisons face à d'importants défis, notamment les activités maritimes illicites qui menacent notre sécurité, notre économie et notre écologie. Parmi celles-ci, le trafic de drogue reste l'une des préoccupations les plus urgentes pour le pays. Les effets nuisibles du trafic de drogue excèdent de loin leur impact

immédiat ; il contribue à la montée des entreprises illicites liées qui sapent le bien-être sociétal. Les océans continuent à servir de conduits pour la contrebande des drogues et nous essayons continuellement de mettre en œuvre des mesures robustes pour contrer cette menace.

La pêche illégale, non déclarée et non réglementée [INN] est une autre menace grave. La région de l'océan Indien accueille certaines des zones de pêche les plus vitales de la planète, soutenant les moyens de subsistance de plusieurs millions de personnes et jouant un rôle critique dans la sécurité alimentaire mondiale. La pêche excessive et non réglementée peut perturber les écosystèmes marins, épuiser les stocks de poissons et créer des déséquilibres écologiques à long terme. C'est une priorité majeure et nous œuvrons vivement pour protéger nos ressources maritimes et encourager les pratiques durables.

Les autres activités maritimes illégales telles que la traite humaine et l'immigration non autorisée présentent aussi d'importants défis. Ces activités enfreignent non seulement les lois nationales et internationales mais elles mettent aussi en danger la vie humaine et sapent la stabilité régionale.

L'environnement est un autre thème majeur à cause du tourisme. Nous avons besoin que les gens viennent dans l'île Maurice. Cela ne fait aucun doute. Nous coordonnons avec le gouvernement et l'assistons pour prévenir les catastrophes internationales.

ADF : Pourriez-vous décrire la relation entre Maurice et l'Inde en matière de sécurité maritime et comment l'importance de ce partenariat a augmenté au cours des dernières années ?

Commissaire Sooroojebally : Notre relation est profonde et bâtie sur des liens culturels, historiques et linguistiques, et aussi de forts liens diplomatiques. Ils soulignent aussi le partenariat de sécurité maritime entre les deux pays. Au cours des années, les intérêts partagés visant à assurer la sûreté, la sécurité et la stabilité de la région de l'océan Indien ont renforcé encore plus notre coopération et notre relation. Les initiatives indiennes telles que SAGAR [sécurité et croissance pour tous dans la région] et MAHASAGAR [avancement mutuel et holistique de la sécurité et la croissance pour tous dans la région], qui encouragent la sécurité coopérative et le développement maritime durable, s'alignent sur les intérêts de Maurice et nous espérons renforcer plus encore cette coopération pour avoir un océan Indien sûr, sécurisé et stable.

ADF : Dans quelle mesure êtes-vous préoccupé par les millions de dollars de pertes financières annuelles dues à la pêche INN, et comment cela affecte-t-il l'économie de l'île ?

Commissaire Sooroojebally : La pêche INN présente une menace considérable pour Maurice. Elle épuise les stocks de poissons, affecte la capacité de prise et de vente de poissons des pêcheurs légitimes. Elle fausse les prix du marché. Elle menace les moyens de subsistance et sape aussi la sécurité alimentaire. Le secteur de la pêche fournit des emplois à plus de 20.000 personnes ; l'industrie du thon à elle seule emploie plus de 7.000. L'épuisement des



Des membres de la Garde côtière nationale de Maurice effectuent un entraînement de visite, abordage, fouille et saisie pendant l'exercice Cutlass Express à Port-Louis le 20 février 2025. MAÎTRE 2E CLASSE NATALIA KAJ/MARINE DES ETATS-UNIS

ressources de poisson dû aux activités INN met en danger notre industrie d'exportation de fruits de mer et sape la croissance économique. Pour riposter, Maurice a pris des mesures fortes, notamment la ratification de l'accord des mesures du ressort de l'État du port pour empêcher l'entrée du poisson illégalement pêché dans nos ports. Nous renforçons aussi nos capacités de surveillance pour cibler la pêche INN. L'économie des océans est devenue un pilier de notre prospérité économique et notre développement. Il est crucial de faire face au problème de la pêche INN pour assurer la prospérité à long terme de l'économie de l'île.

ADF : Qu'est-ce qui doit être fait pour identifier et stopper les vaisseaux de pêche INN ? Quelles sont les stratégies qui fonctionnent au mieux dans la lutte contre l'INN et les autres crimes maritimes dans les eaux d'Afrique de l'Est ?

Commissaire Soorojebally : Dans la lutte contre la pêche illégale, la NCG coordonne avec le service des Pêches pour surveiller nos eaux. Nous conduisons une surveillance exhaustive par avion et par bateau, qui s'additionne aux patrouilles du littoral, pour réprimer la pêche illégale dans la région. Les efforts de la NCG ont aussi conduit à la détection et la prévention de la pêche illégale dans les eaux côtières, et à la confiscation des filets de pêche illégaux, d'une longueur de près de 6 km. Ce type de mesure a été crucial pour protéger nos ressources marines et assurer la durabilité de nos pêches. L'amélioration de la coopération régionale avec les autres pays de la région qui sont aussi affectés par des problèmes similaires rend sans aucun doute plus efficaces les efforts contre la pêche INN. L'accord sur les mesures du ressort de l'État du port a été crucial pour empêcher le poisson attrapé illégalement de pénétrer dans les ports.

ADF : Dans quelle mesure les organisations régionales telles que le centre régional des opérations de coordination des Seychelles et le centre régional de fusion des informations maritimes de Madagascar offrent-elles des avantages pour votre travail à Maurice ? Comment voulez-vous que

ce type de partenariat évolue et se développe ?

Commissaire Soorojebally : Elles ont été vitales pour assurer la collaboration avec les pays de la région dans la lutte contre les activités maritimes illégales. Elles ont été capables de fournir des renseignements, améliorer la sensibilisation situationnelle et permettre des réponses régionales coordonnées aux menaces telles que la pêche INN et le trafic. Ces partenariats renforcent nos capacités collectives de surveillance et protection de nos vastes zones maritimes. Pour l'avenir, nous pensons que la poursuite de ces collaborations par le biais d'un meilleur échange d'information et l'inclusion de partenaires régionaux additionnels aura une grande valeur. À mesure que les menaces maritimes deviennent plus complexes, ce type d'effort coordonné et axé sur les renseignements est essentiel pour assurer la sécurité et la stabilité collectives dans l'océan Indien occidental.

ADF : Maurice a accueilli de nombreux responsables de haut rang lors de la conférence au sommet des Forces maritimes africaines en juin 2025. Qu'est-ce qui rend utile ce type de réunions ?

Commissaire Soorojebally : Nous voulons tous bâtir un environnement maritime plus sûr et stable ; donc les réunions comme le sommet des Forces maritimes africaines et le symposium des chefs de l'infanterie navale pour l'Afrique ont une grande valeur pour encourager la collaboration, partager les meilleures pratiques et améliorer la sécurité maritime régionale. Ces événements réunissent des chefs de haut rang, des décideurs et des experts. Ils offrent une plateforme pour traiter des menaces maritimes émergentes qui affectent de multiples pays, par exemple la piraterie, la pêche illégale et le trafic. Il existe un échange d'idées formidable sur les nouvelles technologies, les stratégies et les cadres opérationnels. En créant un espace pour le dialogue ouvert, nous développons la confiance et améliorons la coordination entre les forces maritimes africaines ; nous assurons aussi que nos réponses aux menaces sur la sécurité maritime soient plus efficaces. □

Des robots **sur** *L'EAU*



Les vaisseaux sans humain à bord offrent aux marines nationales d'intéressantes possibilités mais ils peuvent être utilisés par les insurgés pour gagner un avantage asymétrique

PERSONNEL D'ADF

Un drone de surface Arabian Fox MAST-13 affecté à la Marine des États-Unis effectue la surveillance dans le golfe Arabo-persique. SERGENT MARITA SCHWAB/ARMÉE DE TERRE DES ÉTATS-UNIS

En ce qui concerne les véhicules militaires sans conducteur, la plupart des gens ont tendance à penser au ciel, où les drones d'attaque et de surveillance se retrouvent fréquemment dans les conflits armés. Mais les experts déclarent que la prochaine vague de véhicules sans conducteur se déplacera sur l'eau.

Les marines investissent dans les drones de surface navals (USV) et les drones sous-marins navals (UUV). Si cette tendance continue, plus de 40 pays auront acquis des USV d'ici à 2034 et le marché mondial des USV passera de 1,1 à 2,5 milliards de dollars, selon la société de recherche GlobalData.

Ces drones maritimes peuvent être contrôlés par des opérateurs terrestres ou naviguer de façon semi-autonome, en suivant un parcours programmé et utilisant une suite de capteurs de navigation. Les défenseurs déclarent qu'ils peuvent réduire les coûts et les délais, et sauver les vies des marins pendant les missions longues et dangereuses.

Leurs avantages sont clairs et l'industrie privée a montré la voie. Les USV sont déjà couramment utilisés pour inspecter et protéger les plateformes pétrolières, les câbles sous-marins et autre infrastructure. En Afrique où les marines possèdent souvent de petites flottes vieillissantes pour patrouiller les vastes eaux territoriales, les analystes pensent que le moment est venu d'investir dans la technologie.

Matthew Ratsey de la société Zero USV déclare à la publication sud-africaine Engineering News : « Ces avancées ont transformé les USV en véritables multiplicateurs de force. Ils accroissent la portée des forces maritimes en rendant possible des missions sur les zones plus vastes sans besoin de ports, de plateformes énergétiques offshore et de câbles sous-marins, et fournissant la surveillance ininterrompue et la détection des menaces en temps réel. »



La société nigériane Geodetic Offshore Services Limited utilise un drone de surface naval pour conduire des études off-shore. Cet USV emploie une batterie et une génératrice ; il peut naviguer jusqu'à 72 heures d'affilée. HYDROSURV

De longs antécédents

L'emploi des USV remonte à la Première Guerre mondiale lorsque la Marine royale du Royaume-Uni déploya des « bateaux télécommandés » équipés de torpilles et contrôlés par des aéronefs à proximité. Dans les décennies suivantes, l'emploi des drones de surface a augmenté pour inclure des tâches telles que le dragage des mines, la surveillance, les tirs à la cible et les vaisseaux kamikazes chargés d'explosifs. Toutefois, au début du 21^{ème} siècle, les drones de surface restaient un outil de niche utilisé principalement par les scientifiques pour cartographier les fonds marins et surveiller les conditions océaniques.

Le Sea Hunter, trimaran de 40 mètres, est l'une des premières classes de flotte d'USV mises en service par une marine. La Marine des États-Unis l'a acquis en 2016 et le met à l'épreuve pour l'utiliser dans une variété de missions.

Aujourd'hui, les marines se font concurrence pour acquérir les USV et les UUV. Toutefois, elles sont toujours essentiellement à la phase de « se mouiller les doigts de pied » en ce qui concerne leur utilisation, selon Jonathan Benthall de l'Institut international pour les études de sécurité (IISS). Environ 75 % des plateformes sans humain à bord évaluées par l'IISS ont été jugées expérimentales.



C'est un outil utile à une fraction du coût d'un outil conventionnel. Mais cela dépendra en grande partie du pays qui l'utilisera. »

~ Denys Reva, expert en matière de sécurité maritime, Institut pour les études de sécurité

Un drone de surface américain SAILDRONE Explorer dans le golfe Arabo-persique. SERGEANT BRANDON MURPHY/ARMÉE DE TERRE DES ÉTATS-UNIS



Une société expose un USV kamikaze lors d'une exposition de défense à Londres. Les marines et les terroristes utilisent les USV pour gagner un avantage tactique contre des adversaires plus nombreux et mieux équipés. AFP/GETTY IMAGES

L'IISS déclare que les plateformes appartiennent à quatre grandes catégories :

- **La sécurité maritime** : conçues et utilisées pour les patrouilles ou les missions d'interception.
- **La collecte des données militaires** : utilisées pour recueillir des informations sur l'environnement maritime, notamment la conduite d'études hydrographiques ou océanographiques.
- **La guerre antimines** : véhicules utilisés pour identifier ou éliminer les mines en mer.
- **Les démonstrateurs de technologie** : véhicules qui possèdent une capacité militaire et un rôle opérationnel clairs, mais qui sont construits pour démontrer et faire avancer une capacité plutôt que d'effectuer des fonctions de première ligne.

M. Bentham écrit que la technologie évolue rapidement.

Il écrit pour l'IISS : « Les Marines du monde entier ... adoptent la technologie pour un ensemble diversifié de missions. Bien que [les USV] semblent être des appareils complètement différents de leurs navires homologues traditionnels, ils sont de plus en plus utilisés à leur côté. De nombreuses applications [des USV] sont toujours expérimentales, mais la technologie, sous une forme ou sous une autre, est désormais bien établie. »

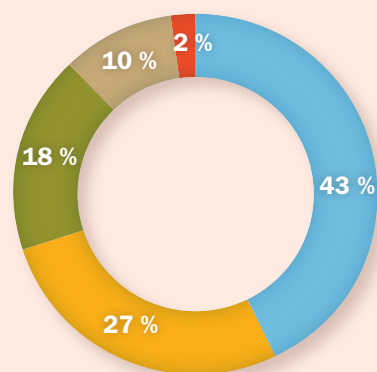
Denys Reva, expert en matière de sécurité maritime à l'Institut pour les études de sécurité (ISS), offre une mise en garde selon laquelle les USV ne sont pas une panacée et pourraient ne pas convenir au mieux aux pays possédant des capacités limitées pour patrouiller leurs zones économiques exclusives et riposter aux menaces.

Denys Reva déclare à ADF : « C'est un outil utile à une fraction du coût d'un outil conventionnel. Mais cela dépendra en grande partie du pays qui l'utilisera. Car en ce qui concerne certains pays, leurs problèmes ne sont pas ceux qui pourraient être résolus avec une capacité additionnelle de détection des menaces. Le défi consiste à y répondre. »

Une variété de missions

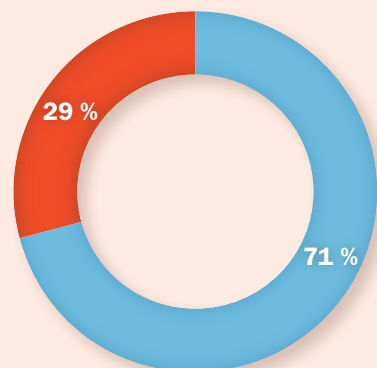
Un examen des données fourni par Military Balance+ concernant les plateformes maritimes sans humain à bord a découvert qu'elles étaient utilisées en plus grand nombre pour la sécurité maritime, catégorie qui inclut les missions de patrouille et d'interception. Cette étude a aussi déterminé que le nombre de vaisseaux de surface était plus du double de celui des vaisseaux sous-marins.

Pourcentage de plateformes sans personnel en fonction de la mission



- Sécurité maritime
- Mission utilitaire
- Lutte antimines
- Collecte des données militaires
- Démonstration de technologie

Pourcentage de plateformes sans personnel en fonction du type



- Vaisseaux de surface
- Véhicules sous-marins

Sources : Military Balance+, Military Balance 2023

Composantes d'un vaisseau sans personnel

COMMUNICATION

- Ces systèmes transmettent des données de navigation et des lectures de capteur en temps réel à une station de contrôle, pour permettre la surveillance et les interventions à distance.
- Les communications peuvent utiliser une vaste gamme d'outils, notamment les réseaux satellitaires, les radiofréquences, les réseaux sous-marins, acoustiques et cellulaires.

CAPTEURS

- Les capteurs tels que les caméras, les sonars et les systèmes de détection et d'estimation de la distance par la lumière (lidars) permettent aux USV d'identifier les obstacles et de les éviter.
- Les USV peuvent être équipés de capteurs pour surveiller la qualité et la température de l'eau, ainsi que d'autres données environnementales.

LA COQUE

- Les coques d'USV sont en général fabriquées en matériaux composites robustes ou en aluminium pour résister aux intempéries.
- Certains USV sont construits avec des éléments modulaires et des baies de charge utile pour faciliter l'intégration des capteurs et de l'équipement.

Des drones de surface tels que les deux appareils montrés ici sont utilisés pour un vaste éventail de tâches alors que les marines du monde entier se font concurrence pour les ajouter à leur flotte.

AFP/GETTY IMAGES

NAVIGATION

- Les algorithmes de pointe et les données des capteurs permettent aux drones navals de naviguer sur des routes de façon autonome, d'éviter les obstacles et de répondre aux changements de l'environnement.

SYSTÈMES DE PROPULSION

- Les USV utilisent fréquemment des propulseurs avec des moteurs sans balais, complètement inondés, à courant continu à des fins de manœuvrabilité et de contrôle de la vitesse.
- Certains emploient des systèmes sans gouvernail tels que des configurations à quatre propulseurs.

ALIMENTATION ÉLECTRIQUE

- **Piles** : des piles sont couramment utilisées pour l'alimentation électrique des USV, ce qui offre la polyvalence et la portabilité.
- **Piles à combustible** : certains USV utilisent des piles à combustible pour une plus longue autonomie.
- **Chargement et ravitaillement en combustible** : les USV nécessitent des systèmes de chargement et de ravitaillement en combustible pour maintenir les niveaux d'alimentation.

Source : Ocean Engineering



Des marins déploient un drone de surface à l'occasion d'un exercice conjoint entre les États-Unis et Bahreïn.

AFP/GETTY IMAGES



Des soldats ukrainiens font la démonstration d'un drone naval. L'Ukraine a utilisé des drones pour couler les vaisseaux de guerre russes et stopper l'avancée de la Marine russe dans la mer Noire.

GETTY IMAGES

L'Ukraine montre une voie

Malgré leurs longs antécédents, les drones de surface ont été notés rarement dans la guerre maritime. Ceci a changé lors de l'invasion de l'Ukraine par la Russie en 2022. La mer Noire est devenue un espace de bataille fortement contesté et l'Ukraine, qui n'a pas de navires de guerre, a repoussé la Marine russe à l'aide de drones navals.

L'Ukraine déploie un vaisseau produit localement appelé le Magura V5 à des fins de surveillance, de reconnaissance, de guerre antimines et pour les attaques kamikazes.

Viktor Lystopadov, directeur régional de la société ukrainienne SpetsTechnoExport, a déclaré à defenceWeb

que les USV ont changé les règles des conflits modernes. Il a dit que son pays avait été capable de détruire plus de 20 navires russes d'une valeur estimée à 2 milliards de dollars en utilisant des drones navals qui coûtent beaucoup moins. En 2024, un USV ukrainien a abattu un hélicoptère russe Mi-8, a-t-il dit, ce qui est censé être la première fois qu'un drone naval abattait un aéronef piloté.

Le général américain David Petraeus (à la retraite) a qualifié l'emploi des drones maritimes et autre technologie par l'Ukraine de « pur génie ». Dans une interview avec le Kyiv Post, il a déclaré : « Le fait que l'Ukraine ait coulé plus du tiers de la flotte russe de la mer Noire et l'ait forcé de se retirer de Sébastopol et de l'Ouest de la mer Noire sans aucune ressource navale substantielle est un hommage extraordinaire au secteur technologique ukrainien et aussi aux soldats en uniforme qui utilisent ces systèmes. »

Les marines du monde entier surveillent ceci comme stratégie offensive réussie qui renforce le besoin de nouvelles stratégies défensives.

L'analyste H I Sutton écrit pour le Royal United Services Institute : « Il ne fait aucun doute que les marines et les planificateurs examineront étroitement la guerre. Elle redessine le schéma des menaces pour les grandes marines qui souhaitent se préparer aux opérations futures. Et pour les pays qui affrontent des menaces similaires, les plateformes sans humain à bord offrent des avantages considérables. L'ère de la guerre des drones navals est arrivée. »

Les drones donnent un avantage aux insurgés

Alors même qu'une marine nationale enregistre des succès dans l'utilisation des drones, les pays doivent se souvenir des dangers posés par les drones employés par les insurgés.

Dans la mer Rouge, les rebelles houthistes soutenus par l'Iran ont utilisé des drones navals chargés d'explosifs pour attaquer les navires et perturber le commerce. On note que les Houthis lancèrent une attaque le 18 février 2024 en employant pour la première fois un drone sous-marin.

Les observateurs déclarent que des sonars traditionnels, des capacités de détection de mine et autres outils utilisés dans la lutte anti-sous-marine pourraient être

nécessaires pour assurer la protection contre cette menace. L'analyste Scott Savitz de la Rand Corp. déclare que les attaques en mer Rouge donnent l'aperçu d'une sorte de jeu du chat et de la souris. À mesure que les marines améliorent leur capacité de détection et de destruction des drones navals, leurs adversaires améliorent leur capacité de dissimulation.

« L'ère des USV explosifs commence à peine. Les Marines qui peuvent utiliser efficacement ces systèmes pourraient détenir un grand avantage sur leurs adversaires, écrit le Dr Savitz. Il est probable qu'un cycle classique de mesures et contre-mesures va démarrer. »

Il a prédit que les flottes déploieraient des drones aériens équipés de capteurs pour détecter et détruire les USV. Il a aussi dit que les drones pourraient utiliser des fibres pour emmêler les hélices afin de stopper l'arrivée des USV. Toutefois, il est probable que ces avantages seront éphémères et que les adversaires s'adapteront.

« Quelles que soient les mesures particulières prises par les belligérants, les USV explosifs pourraient rester une composante fondamentale de la guerre navale au cours des prochaines décennies, ce que les marines nationales feraient bien de ne pas ignorer. »

Les pays africains s'impliquent

Avec un littoral de 30.500 km de long, de vastes espaces océaniques et d'innombrables deltas, fleuves et lacs, les marines africaines ont d'énormes responsabilités. Pour étendre leur portée, certains pays investissent dans les drones aériens, de surface et sous-marins. Voici quelques exemples :

- **L'Égypte a annoncé son premier USV localement produit** en 2024, conçu pour les patrouilles et la sécurité du littoral. Le B5 Hydra créé par Amstone a une longueur de 2,1 mètres, une charge utile de 600 kg et une vitesse de pointe de 85 nœuds. Cet USV est équipé d'une mitrailleuse télécommandée de 12,7 mm et d'un petit drone aérien qui peut être lancé pour les opérations de reconnaissance. Le bateau a été construit en collaboration avec la société chypriote Swarmly et la société italienne Leonardo.
- **En Afrique du Sud, le constructeur naval Legacy Marine construit un vaisseau de 9,5 mètres** qui utilise l'intelligence artificielle et la robotique pour naviguer. On pense que c'est le premier drone naval entièrement construit et testé en Afrique du Sud.
- **La marine nigériane a acquis deux USV SwiftSea Stalker** auprès du constructeur américain Swiftship. Ces vaisseaux ont une autonomie de 400 milles marins et une vitesse de 45 nœuds ; ils seront censés être utilisés dans le delta du Niger, le lac Tchad et d'autres voies navigables difficiles à patrouiller.

Les observateurs pensent que cela ne fait que commencer, alors que les forces armées cherchent des moyens



Le B5 Hydra, premier USV produit localement par l'Égypte, est conçu pour les patrouilles et la sécurité du littoral. SWARMLY



Le constructeur sud-africain Legacy Marine crée le Prowler, premier vaisseau autonome de recherche et sauvetage du pays.

LEGACY MARINE



Le Nigeria a acquis un drone S3 SwiftSea Stalker semblable à celui photographié ici pour conduire des patrouilles dans le delta du Niger et le lac Tchad. SWIFTSHIPS

d'améliorer leur présence sur l'eau à bas prix. Les forces de sécurité doivent aussi anticiper les actions futures des acteurs non étatiques.

Le chercheur Denys Reva de l'ISS déclare à ADF : « Le moment est venu pour les états africains de commencer à imaginer ce qui se passera si ces technologies sont déployées, parce que le coût de la technologie ne peut que diminuer et cela change les circonstances. Ces outils existent ; même si leur déploiement par les groupes n'est pas actuellement pratique, on ne sait pas ce qui se passera demain. » □

LA TECHNOLOGIE OFFRE UNE CURE POUR LA

« CÉCITÉ MARINE »

UN AFFLUX D'OUTILS À DES PRIX ABORDABLES
FOURNIT AUX PROFESSIONNELS DE LA SÉCURITÉ UNE
IMAGE PLUS CLAIRE DU DOMAINE MARITIME

PERSONNEL D'ADF

Un bateau de pêche navigue dans la baie d'Alger. REUTERS

« L'AFRIQUE DOIT INVESTIR DE TOUTE URGENCE DANS LA SURVEILLANCE DU LITTORAL, LES CENTRES DE FUSION DES RENSEIGNEMENTS MARITIMES ET LA CAPACITÉ DE COMMANDEMENT NAVAL. » — Abdisaïd Ali, président du forum Paix et Sécurité de Lomé

Un grand nombre de pays souffrent d'une maladie appelée familièrement la « cécité marine ». Cette expression décrit une absence de préoccupation généralisée concernant la sécurité maritime ; elle décrit aussi l'incapacité de surveiller ce qui se passe en mer.

Quelle est l'ampleur exacte des activités qui se produisent dans ces angles morts ? Dans un rapport du journal *Nature*, les chercheurs déclarent qu'environ 76 % des vaisseaux de pêche industriels deviennent « obscurs » à un certain moment, c'est-à-dire qu'ils ne transmettent pas leur position ou ne sont pas suivis par les systèmes publics de surveillance. Le rapport dit aussi que près de 30 % des mouvements des vaisseaux énergétiques et des cargos ne sont pas traqués.

Les conséquences sont énormes parce que, selon les analystes, les vaisseaux participant à des actes illicites tels que le trafic, la piraterie et le terrorisme, ne sont pas non plus détectés.

Le chercheur kényan de la science des données Wekesa Lucas écrit : « L'environnement maritime continue de servir de scène silencieuse pour les activités aux enjeux forts. Les menaces offshore, que ce soit la pêche illégale, la contrebande ou la surveillance étrangère, sont plus silencieuses, plus rapides et moins visibles que les menaces terrestres, mais elles n'en sont pas moins importantes. »

90 % du commerce africain traverse les routes maritimes mais les responsables déclarent que les préoccupations sécuritaires continuent à se concentrer plus que tout sur la terre. Dans un éditorial de l'*East African*, Abdisaïd Ali, président du forum Paix et Sécurité de Lomé, a exhorté les pays à changer cette approche en investissant leur temps et leurs ressources dans la sécurité maritime. Il écrit que la question de l'importance des océans ne se pose plus ; la question consiste à savoir si nous allons contrôler certains couloirs parmi les plus stratégiques de la planète ?

M. Ali écrit : « L'Afrique doit investir de toute urgence dans la surveillance du littoral, les centres de fusion des renseignements maritimes et la capacité de commandement naval. La sécurité maritime ne concerne pas seulement la défense des eaux. Elle concerne le contrôle des mouvements des biens, des données, de l'énergie et de l'influence. Dans ce domaine, le contrôle est la stratégie. »

La capacité de contrôler la sécurité en mer commence par la connaissance du domaine maritime (MDA). Une explosion récente de technologie et la création de

structures pour partager les données au-delà des frontières ont fait de la MDA quelque chose que tous les pays peuvent acheter et réaliser.

UNE SURVEILLANCE AMÉLIORÉE

L'un des outils les plus importants pour suivre les navires est gratuit et peut être utilisé par tous. Les navires de plus d'un certain tonnage sont requis d'utiliser un système d'identification automatique (SIA) qui diffuse leur emplacement plusieurs fois par minute. On peut accéder aux données de ces transpondeurs grâce à des outils en ligne pour cartographier les mouvements des navires. De même, les vaisseaux de pêche commerciaux sont requis d'installer des systèmes de surveillance de vaisseau (VMS) qui transmettent les coordonnées des vaisseaux à un satellite, lequel les retransmet à une station de surveillance terrestre.



Les participants à l'exercice militaire Obangame Express surveillent une image opérationnelle en direct provenant du centre des opérations maritimes de Lagos (Nigeria). MARINE DES ÉTATS-UNIS

Toutefois, ces sources de données ne sont pas infailibles. Les vaisseaux éteignent couramment ces systèmes pour que les autorités et les adversaires ne puissent pas les détecter. Un rapport de 2022 dans le journal *Science* indique que 6 % de la pêche mondiale, représentant des millions d'heures par an, se produit lorsque les vaisseaux sont « obscurs », c'est-à-dire qu'ils ont éteint leur système de surveillance. Les chercheurs ont découvert



Le major-général Shaban Mani, commandant de l'Armée de l'air de Tanzanie, observe avec des jumelles lors de sa visite de la base maritime expéditionnaire USS Hershel « Woody » Williams amarrée à Dar es Salam. ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS

une corrélation entre l'obscurcissement des navires et les crimes tels que le transbordement des prises entre les bateaux, la pêche sans permis ou la pêche avec un équipement illégal. Certains vaisseaux aux activités illégales pourraient même envoyer des coordonnées fausses ou frauduleuses pour semer la confusion dans le système.

Heather Welch, chercheuse à l'université de Californie, Santa Cruz, écrit pour *The Conversation* : « Tout comme les cambrioleurs peuvent arrêter le suivi de leur position sur leur téléphone, les navires peuvent éteindre leur transpondeur SIA, pour dissimuler efficacement leurs activités. »

Pour combler ces lacunes d'information, les pays ont recours aux radars et aux satellites. Les nouvelles innovations incluent le radar à synthèse d'ouverture (RSO), système satellitaire qui envoie des impulsions radar vers la planète, recueille leurs échos, puis traite ces données pour générer une image.

Un autre outil de pointe est la suite de radiomètres pour imageurs dans l'infrarouge et le visible (VIIRS), capteur satellitaire qui détecte la lumière émise par les vaisseaux pour suivre leurs mouvements.

Les données des RSO et des VIIRS est publiquement disponible et les autorités peuvent les utiliser pour traquer des vaisseaux qui sinon resteraient cachés. Plus on recueille des données, meilleure est la surveillance des tendances par les autorités et l'identification des points sensibles de criminalité potentielle.

Ifesinachi Okafor-Yarwood de l'École de géographie et développement durable, université de St. Andrews, déclare à ADF : « La fusion des sources pourrait permettre aux marines et aux organismes appropriés de mise en application des lois de construire un panorama plus exhaustif et dynamique des activités maritimes. Le radar fournit la détection près du littoral en temps réel tandis que les satellites offrent la couverture d'une vaste zone et peuvent

identifier les vaisseaux qui ne diffusent pas leur SIA. »

Le système SeaVision est l'un des systèmes utilisés pour synthétiser ces informations. C'est un outil MDA en ligne qui intègre les données SIA, VMS, RSO, VIIRS, des radars côtiers et autres. Les États-Unis ont développé le système en 2012, et il est employé aujourd'hui à titre gratuit par plus de cent pays. Avec un coût réduit et peu d'outils nécessaires au-delà d'une connexion Internet, SeaVision permet aux utilisateurs d'accéder à d'énormes quantités de données MDA en temps réel.

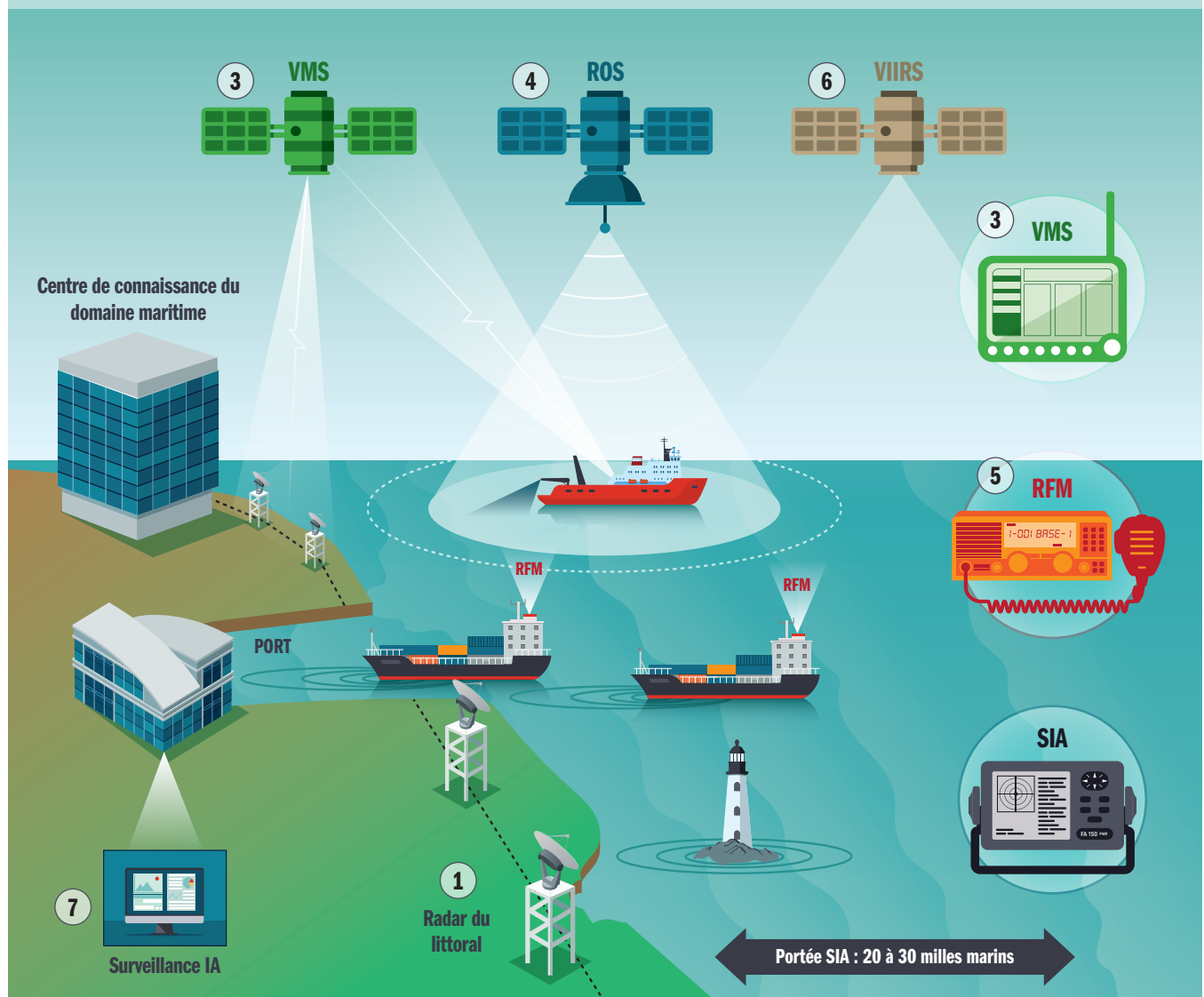
« Une révolution technologique multidimensionnelle amène la MDA à portée de tous les pays, même les plus petits, ce qui pourrait leur donner les outils nécessaires pour bien comprendre et gouverner leur propre domaine maritime à un prix abordable », écrit David Brewster, associé de recherche principal au Collège de la sécurité nationale, université nationale australienne, dans un article pour le site web *The Strategist*.

UNE NOUVELLE TECHNOLOGIE OFFRE DES SOLUTIONS

La vaste quantité de données capturées par les outils MDA pourrait devenir paralysante. En réponse, les professionnels de la sécurité utilisent l'intelligence artificielle (IA) pour localiser la fameuse aiguille dans la botte de foin de données et prioriser une réponse. Les systèmes IA peuvent améliorer la MDA en analysant des profils pour identifier les comportements suspects des navires qui pourraient être associés à des crimes. Ils peuvent aussi identifier des lacunes de données qui doivent être comblées et aider à superposer les informations provenant

SOURCES DE DONNÉES POUR LA CONNAISSANCE DU DOMAINE MARITIME

Les responsables de la sécurité ont accès à une variété de sources de données pour bâtir une représentation du domaine maritime. Ces sources peuvent se compléter mutuellement, en permettant aux autorités de maintenir leurs observations et de recueillir des informations même en cas d'intempéries ou lorsque les vaisseaux essaient de rester dissimulés.



1. Radar du littoral : Ces systèmes terrestres émettent des impulsions à micro-ondes et analysent les signaux réfléchis pour offrir une image de ce qui se trouve dans l'océan.

2. Système d'identification automatique (SIA) : Ce système de diffusion à bord des navires doit être installé et rester actif sur la plupart des gros bateaux. Il agit comme un transpondeur dans la bande de fréquences maritime VHF et notifie les autres bâtiments de sa position.

3. Système de surveillance de vaisseau (VMS) : Système de surveillance satellitaire utilisé principalement pour le suivi des vaisseaux de pêche.

4. Radar à synthèse d'ouverture (RSO) : Il utilise des ondes de radar pour créer des images de haute résolution de la surface de la planète. Contrairement aux capteurs optiques, le RSO peut fonctionner à travers les nuages et reste efficace dans l'obscurité.

5. Surveillance des radiofréquences (RFM) : Elle détecte et analyse les signaux de radar émis par les navires, y compris ceux utilisés pour la communication et la navigation, afin de déterminer leur emplacement et leurs mouvements.

6. Suite de radiomètres pour imageurs dans l'infrarouge et le visible (VIIRS) : Capteur satellitaire qui observe la surface de la planète, l'atmosphère et les océans dans le visible et l'infrarouge. Il est très sensible et peut détecter des sources de lumière faibles, y compris la lumière émise par les navires pendant la nuit.

7. Surveillance IA : Des systèmes informatiques utilisent des algorithmes pour superposer les données provenant de sources multiples et recherchent une activité suspecte ou irrégulière pour conduire des investigations plus approfondies. Ceci aide les forces de sécurité à concentrer leurs efforts.

ILLUSTRATION D'ADP



**JE CONSTATE UNE AMÉLIORATION SELON
LAQUELLE LES ÉTATS ONT FAIT DE GRANDS
PROGRÈS POUR METTRE EN COMMUN CES
INFORMATIONS, NON SEULEMENT ENTRE
EUX MAIS AUSSI EN S'ENGAGEANT AVEC
LES PARTENAIRES INTERNATIONAUX ET LES
ORGANISATIONS INTERNATIONALES TELLES
QU'INTERPOL.**



– **Denys Reva**, expert en matière de sécurité maritime
pour l'Institut pour les études de sécurité



de sources multiples.

Osei Bonsu Dickson, associé principal à l'Institut maritime du golfe de Guinée, déclare : « L'IA peut révolutionner le concept de connaissance du domaine maritime puisqu'elle peut analyser de vastes jeux de données pour identifier les profils associés aux activités illégales. Par exemple, les algorithmes d'apprentissage machine pourraient prédire les routes suivies par les contrebandiers et surveiller les activités de pêche pour déceler les violations des lois maritimes. »

Dans le delta du Niger au Nigeria, où 400.000 barils de pétrole sont dérobés quotidiennement, les autorités utilisent les analyses prédictives de l'IA pour localiser le vol du pétrole et déterminer le lieu probable où il se produira. L'apprentissage machine synchronise les jeux de données pour détecter rapidement les vols de pétrole.

Afolabi Ridwan Bello et ses co-auteurs écrivent dans un article publié par IRE Journals : « L'IA peut analyser les données de débit des pipelines et identifier les irrégularités qui indiquent le vol. Contrairement aux capteurs de pression conventionnels, les algorithmes IA peuvent même détecter de petites fuites ou des tentatives de détournement lent. »

Une autre innovation dans sa phase précoce est l'emploi des réseaux de capteurs autonomes. Ces systèmes de capteurs connectés sont déployés à partir d'une série de plateformes, y compris des bouées, des stations terrestres, des drones et des vaisseaux de surface et sous-marins. Ces réseaux peuvent avoir une valeur particulièrement précieuse pour alerter les autorités des activités des drones sous-marins.

ROMPRE LES BARRIÈRES POUR PARTAGER L'INFORMATION

Pour utiliser au mieux les données qu'ils recueillent, les pays africains œuvrent dans le but de surmonter les barrières historiques dues au manque de confiance. Ces barrières existent entre les pays et entre les sociétés privées et les autorités nationales. La défiance empêche les pays de partager des informations vitales sur les navires qui franchissent les frontières.

Timothy Walker de l'Institut pour les études de sécurité (ISS) de Pretoria écrit : « La poursuite de la MDA et la mise en service des [centres de partage d'information] sont compromises tant que la « culture du secret » continue à exister. La pratique visant à rendre les informations librement et ouvertement disponibles est fréquemment découragée par les états, les organismes de transport et les transporteurs maritimes, car beaucoup craignent qu'elle ne conduise à des interférences et une perturbation du principe de liberté de la navigation. »

Un développement positif est la création des centres de coordination de sauvetage maritime qui mettent en commun les données pour aider les opérations de recherche et sauvetage. Il existe aujourd'hui cinq centres régionaux et 26 centres secondaires couvrant l'ensemble du littoral africain.

D'autres initiatives de mise en commun des



Des marins participent à l'exercice Bull Shark dans le golfe d'Aden près de Djibouti. MARINE DES ÉTATS-UNIS

données se sont concrétisées avec l'aide des communautés économiques régionales. En Afrique de l'Ouest, les pays signataires du Code de conduite de Yaoundé ont créé le système d'information régional de l'architecture de Yaoundé. Cette plateforme connecte 27 centres maritimes pour mettre en commun les données sur les événements à une distance de moins de 6.000 km du littoral d'Afrique de l'Ouest. Ce système, qui est opérationnel depuis 2020, a conduit à des interceptions de haut profil des vaisseaux détournés, en permettant une réponse coordonnée entre plusieurs pays.

Les dirigeants des marines nationales attribuent aussi l'amélioration de la confiance et du partage de l'information aux exercices maritimes annuels tels qu'Obangame Express en Afrique de l'Ouest et Cutlass Express dans l'océan Indien. À Obangame Express, les informations sont mises en commun depuis les centres nationaux des opérations maritimes jusqu'aux centres multinationaux, aux centres régionaux et au centre interrégional de coordination de Yaoundé (Cameroun).

« Les exercices tels qu'Obangame Express offrent une opportunité pour mettre à l'épreuve certains principes de la stratégie maritime régionale de sécurité et de sûreté pour le golfe de Guinée, en particulier les échanges d'information, l'harmonisation des procédures opérationnelles et le renforcement de la coopération entre les partenaires dans le secteur maritime », déclare le capitaine Emmanuel Bell Bell, chef de la division de gestion des informations et des communications au centre interrégional de coordination.

De façon générale, les experts constatent que les pays rompent les barrières et démontrent un plus grand désir de coopération.

Denys Reva, expert en matière de sécurité maritime pour l'ISS, déclare à ADF : « Je constate une amélioration selon laquelle les états ont fait de grands progrès pour mettre en commun ces informations, non seulement entre eux mais aussi en s'engageant avec les partenaires internationaux et les organisations internationales telles qu'Interpol. La capacité s'est améliorée et il existe un désir politique beaucoup plus fort de la part des états africains pour partager les informations et s'engager mutuellement. » □

La République de Maurice s'entraîne pour protéger le domaine maritime

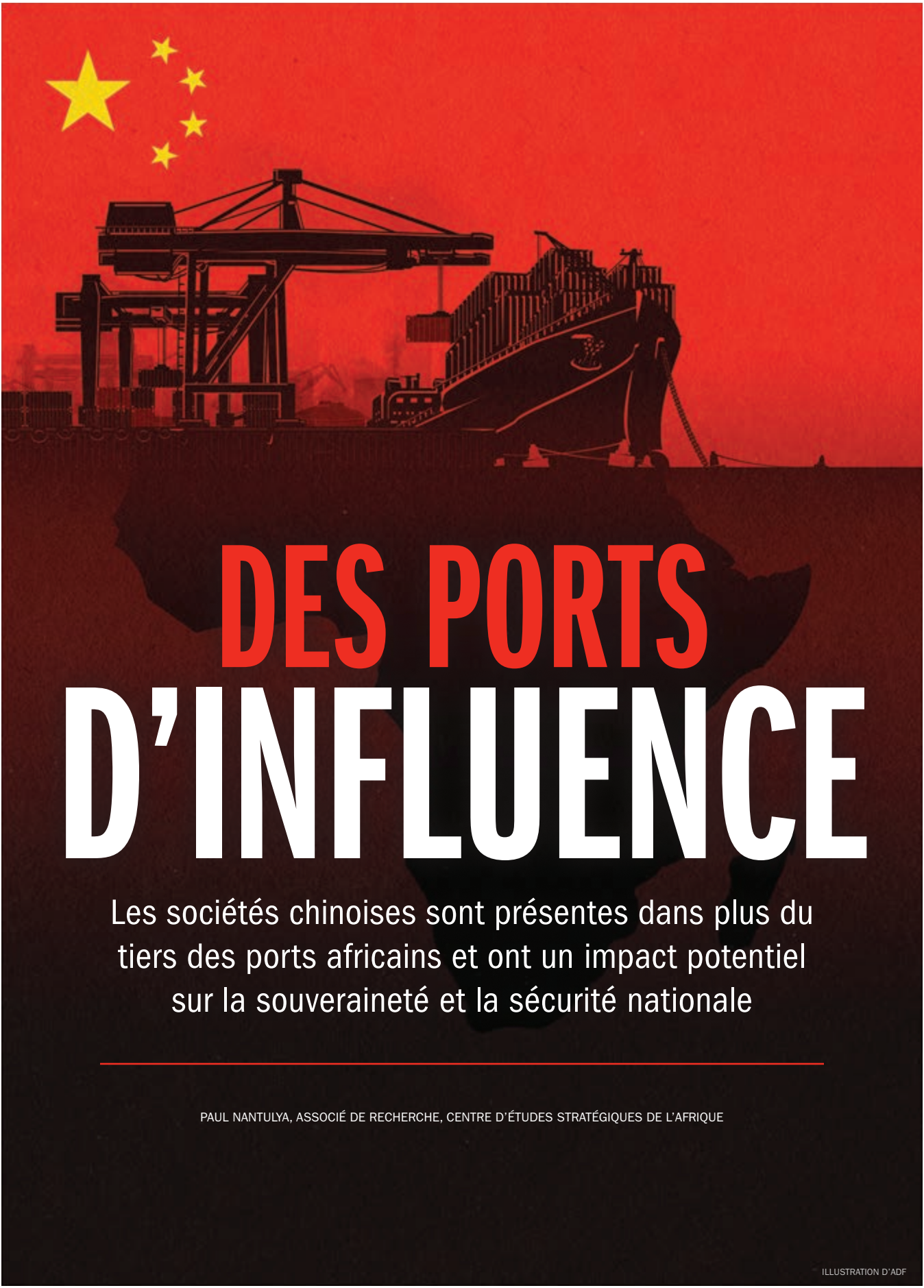
PERSONNEL D'ADF

Le sergent Thomas Shane de la Force de police et la Garde côtière nationale de Maurice monte à une échelle à crochets lors d'un entraînement de visite, abordage, fouille et saisie pendant l'exercice Cutlass Express 2025 (CE25) à Port-Louis (République de Maurice) le 12 février 2025. Cet événement fait partie d'une série de trois exercices régionaux Express parrainés par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique. Ces exercices offrent des opportunités collaboratives aux forces de sécurité des pays africains et aux partenaires internationaux pour répondre aux préoccupations de la sécurité maritime. CE25 a concentré la formation à Maurice, aux Seychelles et en Tanzanie mais la mise en commun des informations et la coordination ont eu lieu dans neuf centres des opérations maritimes

de la région. Maurice est une petite île de l'océan Indien qui n'a pas de force terrestre ou de marine. Au lieu de cela, sa Garde côtière nationale est une branche spécialisée de la Force de police, chargée de sécuriser la zone économique exclusive du pays, d'une superficie de 1,8 million de km carrés. C'est une tâche difficile pour ce petit pays, mais elle est vitale pour protéger ses intérêts économiques tels que la pêche et les droits d'extraction minière, tout en empêchant le transbordement de l'héroïne en provenance de l'Asie du Sud-Est.





The illustration features a red background with the Chinese flag's stars in the top left. Below the stars, a port scene is depicted with a large crane and a cargo ship. A dark silhouette of the African continent is centered in the lower half, serving as a backdrop for the title. The title 'DES PORTS D'INFLUENCE' is written in large, bold, sans-serif letters, with 'DES PORTS' in red and 'D'INFLUENCE' in white.

DES PORTS D'INFLUENCE

Les sociétés chinoises sont présentes dans plus du tiers des ports africains et ont un impact potentiel sur la souveraineté et la sécurité nationale

PAUL NANTUYA, ASSOCIÉ DE RECHERCHE, CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE L'AFRIQUE

ILLUSTRATION D'ADF

Les sociétés d'état chinoises détiennent une participation dans peut-être 78 des 231 ports d'Afrique. Cette présence suscite des inquiétudes sur la souveraineté nationale et les intentions chinoises visant à élargir son empreinte militaire.

Les développements portuaires de la Chine sont concentrés dans 32 pays d'Afrique : 35 en Afrique de l'Ouest, 17 en Afrique de l'Est, 15 en Afrique australe et 11 en Afrique du Nord. À titre de comparaison, l'Amérique latine et les Caraïbes ont 10 ports construits et gérés par la Chine, et les pays asiatiques en ont 24.

Le vaste développement portuaire chinois en Afrique suscite des préoccupations concernant la possibilité de reconversion des ports commerciaux pour un usage militaire, étant donné les liens étroits entre les entreprises de construction portuaire chinoises et l'Armée populaire de libération (APL) chinoise. Le développement par la Chine du port de Doraleh à Djibouti, présenté pendant longtemps comme une entreprise purement commerciale, a été amplifié pour accommoder des installations navales en 2017. Il est devenu la première base militaire étrangère connue de la Chine deux mois après l'ouverture du port principal. Selon de multiples hypothèses, la Chine pourrait copier ce modèle ailleurs sur le continent pour conclure des accords de base futurs.

Cela suscite des inquiétudes sur les objectifs géostratégiques plus vastes de la Chine par le biais de son développement portuaire et nourrit l'aversion générale des Africains pour être entraînés dans des rivalités géostratégiques. L'Afrique ressent aussi une lassitude croissante liée à l'hébergement d'autres bases étrangères sur le continent. Le tout souligne l'intérêt en hausse pour examiner attentivement le développement portuaire de la Chine et les scénarios de bases militaires à double usage.

Dans certains lieux, les sociétés chinoises partagent les titres de propriété et dominent entièrement les entreprises de développement portuaire par le biais du financement, de la construction et des opérations. De vastes conglomerats tels que la China Communications Construction Corp. gagnent des contrats de maître d'œuvre et distribuent les contrats de sous-traitance à des filiales telles que la China Harbor Engineering Co. (CHEC).

C'est le cas du port nigérian en eau profonde de Lekki, l'un des ports les plus affairés d'Afrique de l'Ouest. La CHEC a effectué la construction et les travaux techniques, obtenu un prêt de financement auprès de la Banque de développement de Chine et pris une part financière de 54 % dans le port. Elle est l'opérateur du port en vertu d'un bail de seize ans, bien que le terminal soit géré par la société française CMA CGM.

La Chine reçoit peut-être 13 dollars sous forme de

revenu commercial pour chaque dollar qu'elle investit dans les ports. Une société détenant un bail opérationnel ou une concession non seulement obtient les avantages financiers de la totalité du commerce passant par le port, mais elle peut aussi en contrôler l'accès. L'opérateur attribue les quais, accepte ou rejette les demandes d'escale et peut offrir des tarifs et des services préférentiels aux vaisseaux et aux cargaisons de son pays. Le contrôle des opérations portuaires par un acteur externe suscite évidemment des préoccupations liées à la souveraineté et la sécurité. C'est pourquoi certains pays interdisent les opérateurs portuaires étrangers, pour des questions de sécurité nationale.



Des marins chinois montent à bord d'un navire de guerre au port d'Apapa à Lagos (Nigeria) en juillet 2023. On estime que la Chine veut acquérir une base navale en Afrique de l'Ouest. AFP/GETTY IMAGES

Les sociétés chinoises détiennent des concessions d'opérateur dans dix ports africains. Malgré les risques dus à la perte de contrôle, on tend à favoriser la privatisation des opérations portuaires dans le but d'améliorer le rendement. On estime que les retards et la mauvaise gestion des ports africains font augmenter les frais de manutention de 50 %, comparé aux tarifs mondiaux. Toutefois, la plupart des concessions et des contrats d'opérateur signés en Afrique et ailleurs exigent l'accès ouvert, de sorte que les opérateurs de surface ne puissent pas offrir un accès spécial aux intérêts nationaux.

Le plan à l'origine de la stratégie portuaire chinoise

Les priorités stratégiques chinoises concernant les ports étrangers sont définies dans ses plans quinquennaux. Le plan quinquennal de 2021 à 2025 précise une « structure de connectivité de six couloirs, six routes et plusieurs pays et ports » pour faire avancer la construction liée à

l'initiative de la Nouvelle Route de la soie (BRI). Il est notable que trois des six couloirs traversent l'Afrique, en aboutissant en Afrique de l'Est (Kenya et Tanzanie), en Égypte et dans la région de Suez, et en Tunisie. Ceci renforce le rôle central joué par le continent dans les ambitions mondiales de la Chine. Le plan articule une vision pour transformer la Chine en « pays maritime fort », dans le cadre de son ambition plus vaste d'être considérée comme une grande puissance.

Le focus de la Chine sur le développement des ports africains a été facilité par la stratégie de mondialisation (« Go Out »), initiative gouvernementale visant à fournir un appui de l'État, y compris d'énormes subsides, pour que les sociétés d'état capturent de nouveaux marchés, en particulier dans le monde en développement. La BRI est un effort mondial de la Chine pour connecter de nouveaux couloirs commerciaux à son économie ; elle est un produit du Go Out, parfois appelé « Go Global ».

L'Afrique est un élément central de la stratégie de mondialisation, dans laquelle l'infrastructure portuaire était un obstacle majeur à l'expansion du commerce entre l'Afrique et la Chine. De gros subsides du gouvernement chinois et un soutien politique ont encouragé les sociétés maritimes chinoises et les constructeurs portuaires à chercher des prises de pied sur le continent. Ils ont bénéficié des liens robustes entre les gouvernements et les partis que la Chine a entretenus au cours du temps. L'Afrique est devenue très attrayante pour les entreprises

chinoises d'état, malgré les nombreux risques associés aux affaires sur le continent.

La stratégie chinoise de développement portuaire a aussi lié les seize pays africains sans littoral grâce à l'infrastructure de transport terrestre construite par la Chine, qui aide à transporter les biens et ressources vers les marchés et vice-versa.

Les sociétés chinoises ont aussi profité des opportunités d'exportation de leurs technologies et leur expertise. Elles se sont positionnées en tant qu'acteurs prédominants dans la construction de l'infrastructure d'exportation dont les pays africains ont fini par dépendre de plus en plus pour leur commerce extérieur. Ceci a créé des bénéfices politiques pour la Chine. Comme le déclare un diplomate important de l'Union africaine, « la dépendance africaine sur l'infrastructure d'exportation chinoise assure que les pays africains soient favorables au soutien des intérêts chinois mondiaux et peu enclins à prendre parti contre eux ou à soutenir l'imposition de sanctions ».

L'engagement militaire

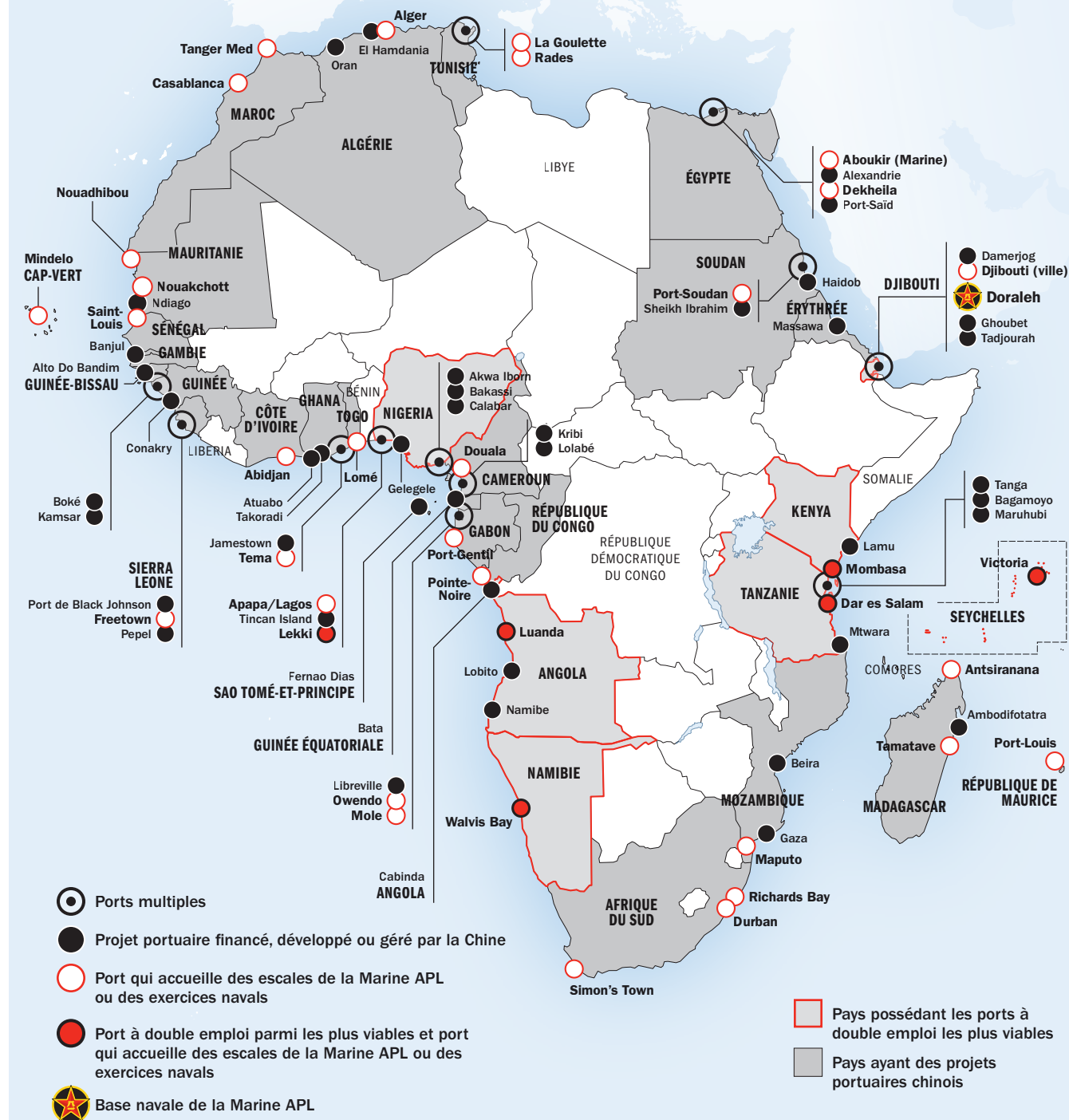
L'empreinte croissante de la Chine dans les ports africains fait aussi avancer ses objectifs militaires. Parmi les 78 sites portuaires où sont actives les sociétés chinoises, certains peuvent accueillir des navires de la Marine chinoise. Dans d'autres, ces navires peuvent faire escale.

Certains ports ont servi de base arrière pour les exercices militaires de l'APL, notamment les ports de Dar es

Des techniciens chinois et ivoiriens travaillent sur un terminal pour conteneurs au port d'Abidjan en mars 2019. La modernisation du port, prise en charge par des ingénieurs et des ouvriers chinois, a commencé en 2012. AFP/GETTY IMAGES



Expansion portuaire chinoise en Afrique



Source : Centre d'études stratégiques de l'Afrique

Salam (Tanzanie), Lagos (Nigeria), Durban (Afrique du Sud) et Doraleh. Les soldats chinois ont aussi utilisé des installations navales et terrestres pour certains entraînements, notamment les installations tanzaniennes de la base navale de Kigamboni, du centre de formation militaire globale de Mapinga et de la base de l'Armée de l'air à Ngerengere, tous trois construits par des sociétés chinoises. L'école technique de guerre Awash Arba en

Éthiopie a été employée pour des objectifs similaires, tout comme les bases d'autres pays. En tout, l'APL a conduit 55 escales portuaires et 19 exercices militaires bilatéraux et multilatéraux en Afrique depuis 2000.

En plus de leurs engagements militaires directs, les sociétés chinoises sont chargées de la logistique militaire dans de nombreux ports africains. Par exemple, la société d'état chinoise Hutchison Ports détient une concession

LE CONTRÔLE CHINOIS EXPORTE LES RICHESSES, IMPORTÉ LES PROBLÈMES



PERSONNEL D'ADF

L'engagement de la Chine dans les ports d'Afrique dépasse les horizons politiques et militaires. Le contrôle que la Chine exerce à chaque phase du développement et des opérations peut aussi affecter négativement la vie des résidents du continent.

Cela commence par ce que l'expert maritime Ian Ralby appelle « la capture des élites » : la Chine essaie de coopter les autorités clés qui, à leur tour, abandonnent leurs responsabilités fiduciaires et gouvernementales en échange des services qu'elle leur fournit. Une fois que la Chine sape « les structures de gouvernance d'un pays, cela ouvre les portes à tout le reste », dit-il.

Ian Ralby, PDG d'I.R. Consilium, cabinet global de consultation maritime et de ressources, a déclaré à ADF que la Chine, une fois qu'elle contrôle les ports, peut contrôler ce qui entre et sort du continent, le tout à son propre avantage. « C'est le point que nous devons exprimer très clairement : les investissements chinois d'outre-mer ne sont jamais altruistes. Ce n'est jamais le développement et l'assistance pour le bénéfice de la juridiction où ils sont actifs. C'est pour le développement, l'avantage et la promotion de la Chine elle-même. »

Les pays perdent d'abord leur souveraineté par le biais des accords de prêt flagrants pour financer l'infrastructure, notamment les ports. Une fois les accords portuaires conclus, la Chine amène ses propres ouvriers et opérateurs, à l'exclusion des acteurs locaux. Certains de ces ouvriers sont des prisonniers politiques. Après la construction des ports, les zones voisines peuvent attirer des personnages peu recommandables, notamment ceux engagés dans la prostitution et le commerce prédateur. La Chine ne fait rien pour atténuer cela, déclare M. Ralby.

Lorsqu'elle détient le contrôle, la Chine peut introduire dans les pays le trafic illicite des drogues, des armes et même des personnes. Mais ce n'est pas seulement ce que la Chine fait entrer. Elle utilise aussi le contrôle des ports pour emmener des biens hors du pays, par exemple les minerais de grande valeur et les ressources de faune sauvage, dit-il.

L'empreinte de ce pays sur le continent inclut le pillage

de grande échelle des ressources de poissons, du bois et de l'abattage des forêts, du commerce de la faune sauvage et des opérations d'extraction minière.

« Elle a monopolisé sa capacité d'extraction du continent africain et de transport des produits d'extraction par les routes qu'elle a construites vers les ports qu'elle a construits et qu'elle gère, vers les navires qu'elle possède et gère, pour les amener en Chine afin de satisfaire à l'objectif ultime : l'avancement de la Chine. »

On pourrait être tenté de penser aux installations portuaires modernes ou améliorées comme une aubaine pour les pays hôtes. Mais la participation de la Chine à tous les niveaux, en particulier les opérations et la gestion, rend ces installations encore plus avantageuses pour la Chine. Par exemple, les ports africains sont en général d'assez petite taille, ce qui peut causer des files d'attente pouvant atteindre trente navires. Si une société chinoise possède ou gère le port, elle peut donner priorité aux navires chinois, en leur fournissant ainsi un avantage inéquitable aux dépens des navires nationaux ou ceux d'autres pays.

Une autre préoccupation majeure concerne les conséquences de l'établissement d'une autre base navale chinoise sur le continent, en particulier sur le littoral d'Afrique de l'Ouest. Ce qui semble certain, déclare M. Ralby, c'est que les pays africains ne devraient pas s'attendre à obtenir un avantage sécuritaire direct d'une présence militaire chinoise renforcée. Alors même que la Chine possède une base à Doraleh (Djibouti), sa Marine « n'a répondu à aucun incident » dans la mer Rouge, lorsque les rebelles houthistes faisaient des ravages.

Il dit que les preuves disponibles montrent que la Marine chinoise manque de compétence et n'a pas le désir d'assister les pays partenaires en cas de péril.

Les pays africains peuvent s'attendre à ce que la Chine « assure la sécurité de ses propres chaînes d'approvisionnement » alors qu'elles siphonnent les ressources de grande valeur du continent, ce qui permet à la Chine de se promouvoir elle-même et de « fournir une protection contre les efforts nationaux visant à mettre en application l'État de droit », dit M. Ralby.

de 38 ans accordée par la Marine égyptienne pour gérer un terminal à la base navale d'Aboukir.

Beaucoup d'hypothèses et de débats ont été formulés sur les ports, parmi ceux énumérés ci-dessus, qui pourraient recevoir des bases militaires chinoises additionnelles, en plus de Doraleh. Bien que les données disponibles et la compréhension des critères de prise de décision restent limitées, certaines mesures fournissent quelques réponses.

Comme on le constate du fait du développement de Doraleh, où les sociétés chinoises détiennent une participation de 23 %, la participation chinoise à elle seule n'est pas un facteur adéquat. Néanmoins, il est à noter que les sociétés chinoises détiennent des participations de 50 % ou plus dans ces ports d'Afrique de l'Ouest : Lekki (54 %) et Lomé au Togo (50 %).

Les engagements précédents avec l'APL sont une autre considération : parmi les 78 ports africains où l'on sait que la Chine est active, 36 ont accueilli des escales ou des exercices militaires de l'APL. Ceci démontre qu'ils possèdent les caractéristiques de conception nécessaires pour soutenir les flottilles navales chinoises, leur permettant potentiellement d'être considérés pour des bases navales futures de la Marine APL. Toutefois, ils n'ont pas tous les spécifications physiques démontrant qu'ils pourraient servir de ports d'ancrage pour les navires de l'APL, notamment le nombre de postes à quai, la longueur et la largeur des postes, les capacités de ravitaillement en carburant et de réapprovisionnement, ou d'autres capacités logistiques.

Au-delà des spécifications physiques, les considérations politiques doivent être prises en compte : emplacement stratégique ; liens robustes de parti à parti entre le gouvernement et la Chine ; rang au sein du système chinois de priorisation des partenariats ; appartenance au réseau BRI de la Chine ; niveau des investissements étrangers directs de la Chine ; biens chinois de grande valeur. La force et la capacité de l'opinion publique pour façonner les décisions locales est souvent ignorée, mais tout aussi importante.

Quels sont les intérêts favorisés ?

L'ancien commandant de la Marine de l'APL Wu Shengli note que les ports qualifiés de « points forts stratégiques d'outre-mer » ont toujours été envisagés comme des plateformes pour développer une présence chinoise intégrée. Autrement dit, la Chine a agi de façon hautement stratégique dans son développement et sa prise en charge des ports africains pour faire avancer ses intérêts dans le cadre de ses ambitions géostratégiques. En prédisant le futur, on peut s'attendre à ce que la Chine cherche à accroître son rôle dans le développement des ports africains afin d'étendre son exploitation et son contrôle opérationnel, à des fins commerciales, économiques et militaires.

Les débats africains sur l'infrastructure portuaire construite ou gérée par la Chine ont tendance à se concentrer sur l'impact que ces ports pourraient avoir dans l'amélioration de la production économique de

l'Afrique en optimisant les rendements, réduisant les coûts commerciaux et accroissant l'accès aux marchés. Bien que certaines inquiétudes aient été émises concernant les conséquences de ces projets sur l'accroissement de l'endettement de l'Afrique, ces discussions abordent rarement de façon publique la souveraineté, la sécurité ou le rôle que ces plateformes commerciales pourraient jouer dans les scénarios chinois d'établissement des bases.



Le personnel de l'Armée populaire de libération participe à la cérémonie d'ouverture de la base militaire chinoise à Djibouti en 2017. C'est la première base militaire chinoise d'outre-mer.

AFP/GETTY IMAGES

La cadence accélérée des exercices militaires et des escales navales portuaires de la Chine en Afrique au cours des dernières années attire de plus en plus l'attention sur ces questions dans les médias africains, les groupes de réflexion et les discussions stratégiques. La militarisation croissante de la stratégie africaine de la Chine suscite des inquiétudes sur les conséquences des bases étrangères en plus grand nombre en Afrique. Certains se préoccupent que les scénarios des bases de la Chine pourraient entraîner par mégarde les pays africains dans les rivalités géopolitiques de la Chine, en sapant l'engagement déclaré du continent envers le non-alignement.

Assurer que les investissements portuaires chinois ne soient pas contraires aux intérêts africains exigera que les gouvernements africains, les experts en matière de sécurité nationale et les chefs de la société civile examinent les conséquences politiques de ces choix. Au-delà du souhait explicite d'extension de l'infrastructure d'exportation, il existe des questions tangibles de maintien d'une prudence fiscale, protection de la souveraineté nationale, évitement des alignements géopolitiques et encouragement des intérêts stratégiques des pays. □

Au sujet de l'auteur : Paul Nantulya est un associé de recherche au Centre d'études stratégiques de l'Afrique. Ses domaines d'expertise incluent la politique étrangère chinoise, les relations sino-africaines, les partenariats africains avec les pays d'Asie du Sud-Est, les processus de médiation et de paix, la région des Grands Lacs, l'Afrique orientale et australe. La version originale de cet article a été publiée par le Centre sous le titre : « Cartographie du développement portuaire stratégique de la Chine en Afrique ». Elle peut être trouvée ici : <https://africacenter.org/spotlight/china-port-development-africa/>



UN DÉFERLEMENT DE TERREUR

*LES REBELLES HOUTHISTES DU YÉMEN SOUTENUS
PAR L'IRAN MENACENT LE COMMERCE MARITIME
MONDIAL ET LA SÉCURITÉ RÉGIONALE*

Le

soleil plombait sur le pont blanc immaculé du roulier Galaxy Leader alors qu'il traversait la mer Rouge à environ 80 km à l'Ouest du port yéménite d'Al-Hodeïda le 19 novembre 2023.

Le voyage rendait évidemment nerveux les 25 membres de l'équipage international. À peine quelques semaines auparavant, les rebelles houthis avaient commencé leur assaut désordonné contre les transports maritimes du monde. Les pires craintes de l'équipage du Galaxy Leader furent réalisées lorsqu'un hélicoptère d'attaque Mi-171Sh survola en vol stationnaire le navire de 189 mètres et déposa plusieurs hommes masqués sur le pont. Ils se ruèrent vers la passerelle de navigation sans rencontrer d'opposition et ordonnèrent aux membres d'équipage qui s'y trouvaient de se coucher au sol. Plusieurs petites embarcations houthis ont ensuite encadré le cargo britannique dirigé par les Japonais et l'ont forcé à se rendre à Al-Hodeïda, un port contrôlé par les Houthis.

Les 25 otages, de nationalité bulgare, mexicaine, philippine, roumaine et ukrainienne, ont vécu dans l'incertitude jusqu'à ce que les Houthis les libèrent et les remettent entre les mains des Omanais après deux mois d'argumentations diplomatiques intenses.

L'odyssée du Galaxy Leader est seulement un exemple parmi les plus connus d'un navire commercial victime des attaques incessantes par les rebelles houthis soutenus par l'Iran. Depuis la fin 2023, les Houthis ont lancé des missiles et des drones armés contre les porte-conteneurs,

les vraquiers, les pétroliers et les chimiquiers.

Certaines attaques ont endommagé les cibles et d'autres les ont manquées. Les rebelles ont coulé deux vraquiers en 2024, le Rubymar le 18 février et le Tutor le 12 juin à la suite d'une attaque. En tout, les Houthis ont lancé plus de 100 attaques et tué quatre marins entre novembre 2023 et janvier 2025.

« Les attaques ont bouleversé le transport maritime depuis la mer Rouge jusqu'à l'océan Indien occidental, en passant par le golfe d'Aden, par lequel transite 25 % du commerce maritime mondial », écrivent François Vreÿ et Mark Blaine dans l'article « Les attaques en mer Rouge et dans l'océan Indien révèlent la vulnérabilité maritime de l'Afrique » pour le Centre d'études stratégiques de l'Afrique (CESA).

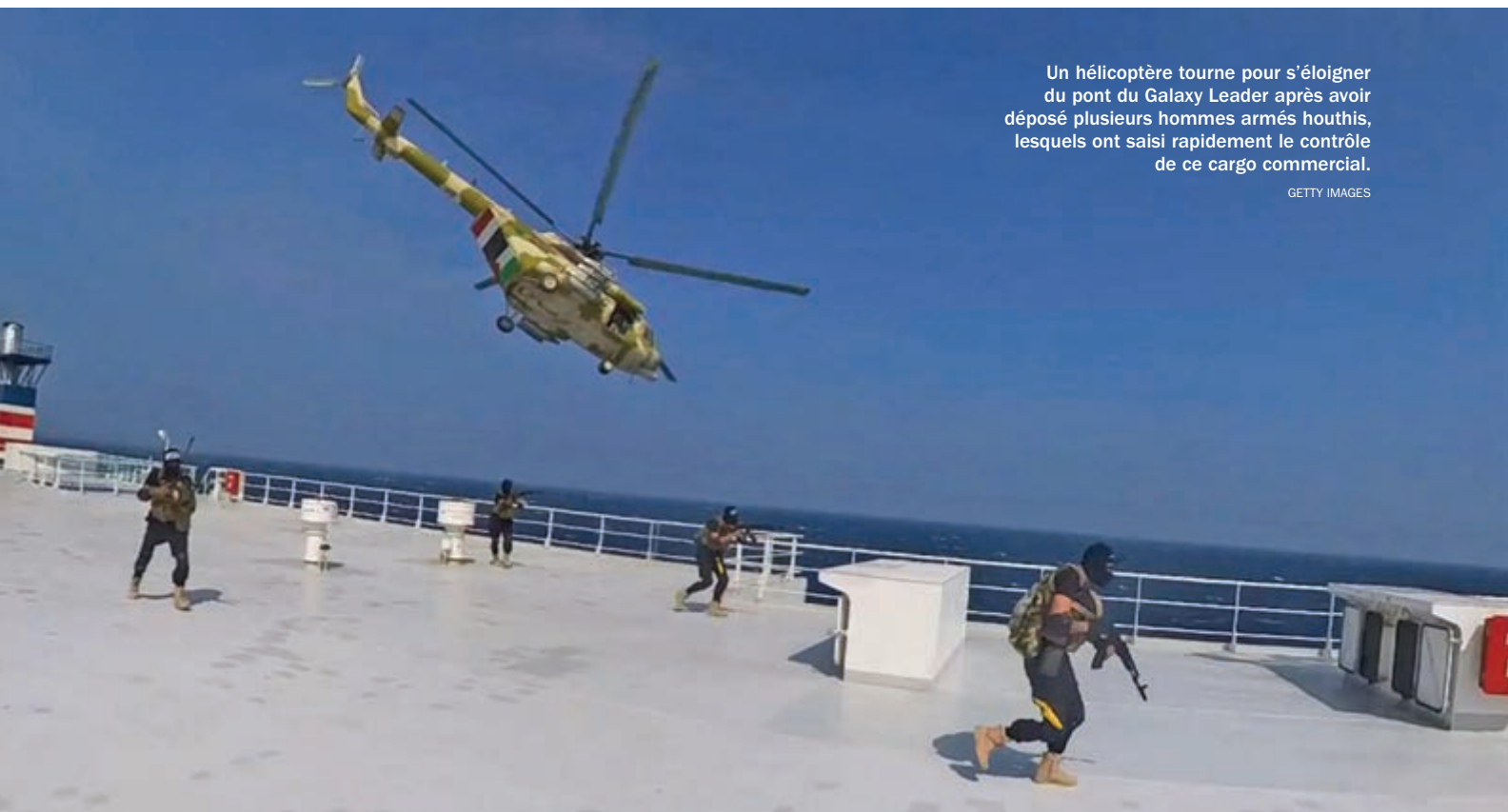
« Les répercussions ont été immédiatement visibles. Les compagnies maritimes internationales se sont éloignées des routes de la mer Rouge, en modifiant ainsi les flux de transport entre les immenses marchés mondiaux que sont l'Asie et l'Europe. Les primes d'assurance pour le transport maritime ont grimpé en flèche, augmentant le coût des marchandises pour les consommateurs en Afrique et dans le monde entier. Les changements de route autour de l'Afrique du Sud peuvent ajouter jusqu'à deux semaines et 6.000 milles marins supplémentaires au voyage d'un navire. »

Les observateurs notent aussi des niveaux alarmants de coopération entre les Houthis et les Chebabs, terroristes basés en Somalie qui depuis des années présentent une menace pour les navires naviguant près de la côte africaine.

Un instantané de vidéo montre un hélicoptère se rapprochant du Galaxy Leader à environ 80 km de la côte du port yéménite d'Al-Hodeïda dans la mer Rouge.

GETTY IMAGES





Un hélicoptère tourne pour s'éloigner du pont du Galaxy Leader après avoir déposé plusieurs hommes armés houthis, lesquels ont saisi rapidement le contrôle de ce cargo commercial.

GETTY IMAGES



Une photo prise à partir d'une vidéo houthi montre des hommes armés qui prennent d'assaut la passerelle du Galaxy Leader le 19 novembre 2023.

GETTY IMAGES

Des vaisseaux contrôlés par les Houthis forcent le Galaxy Leader à se diriger vers le port d'Al-Hodeïda au Yémen après la prise de contrôle du navire par des hommes armés. GETTY IMAGES



UN FLÉAU RÉGIONAL ET MONDIAL

La mer Rouge est déjà une route de transit maritime facilement perturbée avec des points d'étranglement à chaque extrémité. Dans le Nord, la largeur de la route rétrécit dramatiquement lorsque les navires se glissent à travers le canal de Suez. Dans le Sud, le trafic maritime doit traverser le détroit de Bab-el-Mandeb avant d'entrer dans le golfe d'Aden et l'océan Indien au sens large. Toute menace pesant sur cette route de transport déjà précaire peut avoir un effet de domino catastrophique dans le monde.

Le détroit est traversé par 15 % du commerce maritime mondial. Les expéditions de pétrole brut et produits associés ont chuté de plus de 50 %, de 8,7 millions de barils par jour en 2023 à 4 millions au cours des huit premiers mois de 2024, selon l'Agence américaine d'information sur l'énergie.

Lorsque les attaques houthis contre le transport maritime ont commencé en novembre 2023 avec le Galaxy Leader, les perturbations ont été immédiates. Une solution consistait à éviter le détroit de Bab-el-Mandeb pour suivre une voie spectaculairement détournée, qui enverrait les navires autour du cap de Bonne-Espérance à l'extrémité Sud de l'Afrique. L'augmentation du temps et de la distance s'ajoute aux coûts du carburant et de l'assurance des navires tout en provoquant des délais de livraison dans le monde entier pour les produits critiques.

Les attaques nuisent aussi directement aux pays africains. Par exemple, l'Égypte collecte typiquement des revenus annuels de près de 10 milliards de dollars pour les péages du canal de Suez. Lorsque les navires évitent la mer Rouge à destination de l'Europe ou de l'Afrique du Nord, ces péages disparaissent. Le Dr Ian Ralby, PDG

du cabinet de consultation sur les ressources et la sécurité maritime mondiale I.R. Consilium, déclare à ADF : « L'impact économique d'ensemble [de l'Égypte] dû au canal de Suez était d'environ 56 milliards de dollars avant les Houthis. Ce chiffre a baissé des deux tiers environ. Cet impact économique est énorme. » Les effets négatifs potentiels seraient généralisés.

« Si l'économie égyptienne s'effondrait complètement, cela provoquerait toute sorte d'effet domino dans toutes les directions ; ceci affecterait donc le Moyen-Orient, ceci affecterait l'Afrique et affecterait l'Europe », déclare le Dr Ralby.

L'impossibilité des navires pour naviguer en mer Rouge en toute sécurité a aussi des répercussions négatives pour le Soudan. La guerre civile en cours là-bas a intensifié l'insécurité alimentaire ; si donc les navires ne peuvent pas atteindre Port-Soudan, il devient plus probable que les civils souffriront de famine et seront privés de fournitures médicales, dit-il. Les retards d'expédition de produits critiques pourraient aussi nuire à l'Éthiopie et la Somalie, où des conflits persistent depuis des années.

QUI SONT LES HOUTHIS ?

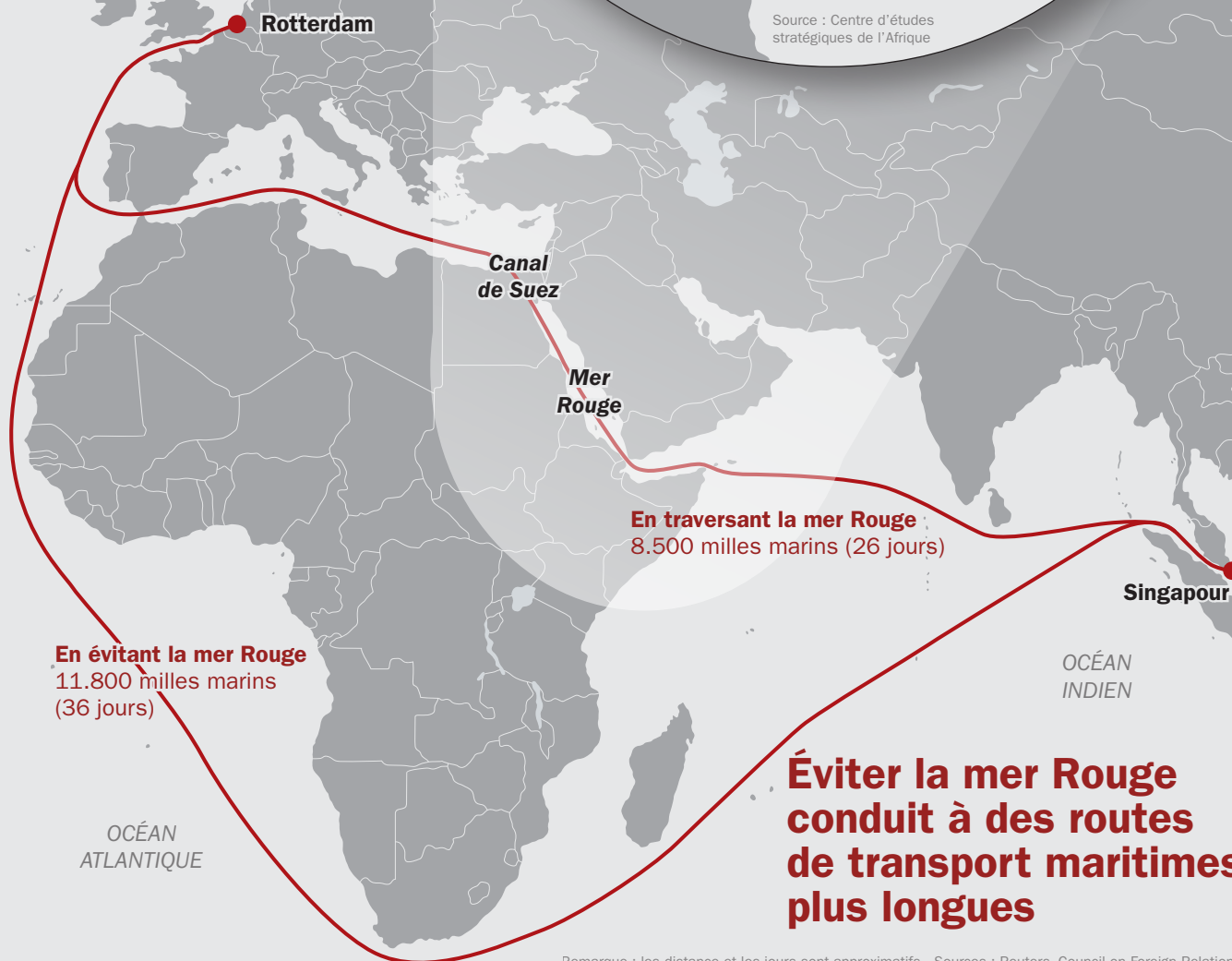
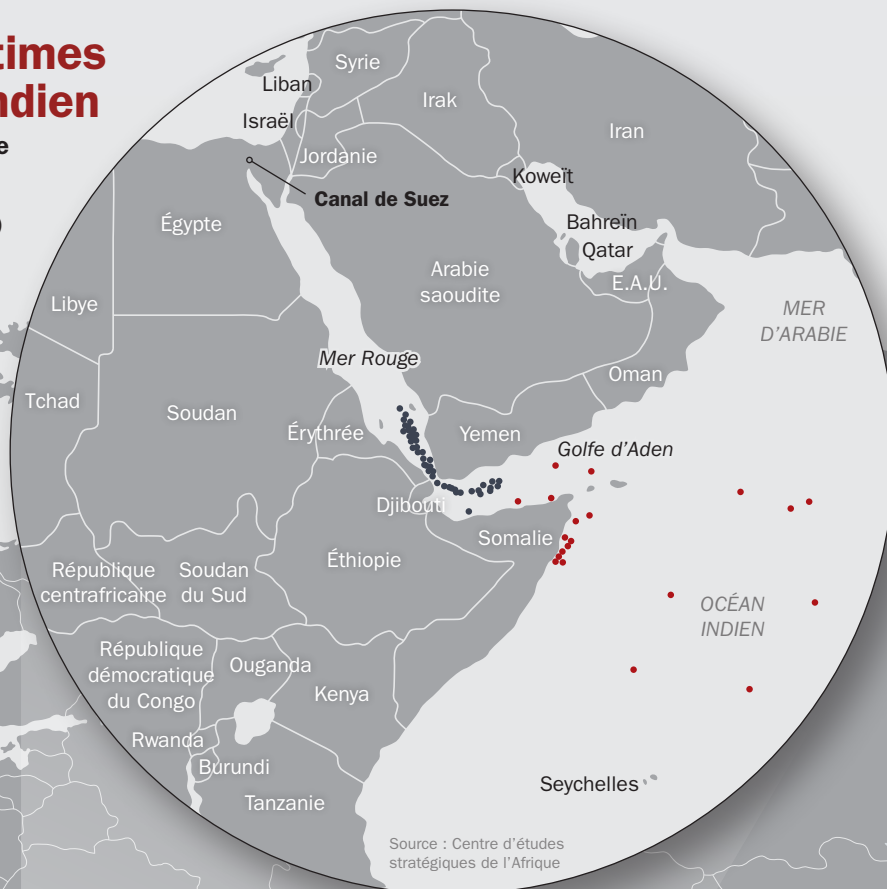
Bien que les Houthis semblent être des arrivants relativement nouveaux dans l'univers des manchettes des journaux du monde, leurs racines remontent aux années 1990 lorsqu'ils ont émergé sous le nom d'Ansar Allah, ce qui veut dire « les partisans de Dieu ». Leur nom courant provient de Hussein al-Houthi, leur fondateur décédé. Son frère Abdul-Malik al-Houthi dirige aujourd'hui le mouvement. Ils représentent les zaydites, secte de la minorité musulmane chiite du Yémen, et déclarent qu'ils appartiennent à « l'axe de résistance » de l'Iran.

Menaces maritimes dans l'océan Indien

● Incidents liés à la piraterie

● Incidents liés aux Houthis

(de novembre 2023 à mars 2024)



Remarque : les distance et les jours sont approximatifs. Sources : Reuters, Council on Foreign Relations

Dans les années 2000, les rebelles houthis se battaient contre le président du Yémen de l'époque, Ali Abdallah Saleh, pour obtenir une plus grande autonomie dans leur terre natale au Nord du pays. En 2011, M. Saleh transféra le pouvoir à Abdrabbo Mansour Hadi et peu après les Houthis saisirent la capitale de Sanaa. Alors que le groupe a continué à conquérir du territoire, M. Hadi s'est enfui du pays et l'Arabie saoudite craint que les Houthis ne transforment le Yémen en satellite iranien, selon un reportage de la BBC. Malgré les interventions arabes dans la guerre, plus de 4 millions de personnes ont fui et plus de 160.000 ont trouvé la mort.

De façon générale, on convient que les Houthis sont des intermédiaires soutenus par l'Iran, qui oppose l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis. Bien qu'il existe depuis des décennies, le groupe a acquis une notoriété véritablement mondiale lorsqu'il a commencé à attaquer le commerce maritime dans la mer Rouge. Malgré les faux récits que les Houthis utilisent pour attaquer les navires, le consensus des experts est que la raison véritable consiste à galvaniser le soutien local dans un pays qui a essentiellement succombé au chaos.

Gregory Johnsen, associé de l'Institut des États du golfe Arabe à Washington, DC, a étudié le Yémen et y a vécu pendant plusieurs années. Il déclare dans un article sur X : « Politiquement, les Houthis nécessitent un moyen de rallier les gens pour réduire au silence le mécontentement local qui est en hausse. Économiquement, les Houthis veulent élargir la guerre locale au Yémen, parce qu'ils auront finalement besoin de conquérir Marib ou Chabwa (où se trouvent les champs de pétrole et de gaz du Yémen) afin d'avoir une base économique leur permettant de survivre à long terme au Yémen. »

Les Houthis sont une milice qui a gagné le contrôle d'un pays qu'ils ne peuvent pas gouverner eux-mêmes ; aussi l'absence d'une guerre chez eux les rend « vulnérables face à des rivaux locaux », déclare le Dr Johnsen.

LES TERRORISTES COOPÈRENT AU-DELÀ DES MERS

La menace houthiste est plus encore que celle pesant sur les voies de transit maritimes entre le golfe d'Aden et le canal de Suez. On sait aussi que le groupe a trouvé un terrain d'entente avec le groupe terroriste somalien des Chebabs. Un rapport des Nations unies de février 2025 note que les deux groupes ont formé une relation « transactionnelle ou opportuniste ». Le personnel des deux groupes s'est réuni au moins deux fois en Somalie : en juillet et septembre 2024. Les Chebabs ont demandé des armes de pointe et une formation. En échange, les Houthis ont demandé une augmentation de la piraterie contre rançon des cargos dans le golfe d'Aden et au large des côtes de Somalie.

« Pendant cette période, on signale que les Chebabs ont reçu des armes légères et de petits calibres et une expertise technique de la part des Houthis », selon le rapport onusien. À au moins treize occasions entre octobre 2023 et avril 2025, diverses autorités ont saisi ou détruit des armes transportées entre le Yémen et la Somalie, selon le CESA.

Le Dr Ralby déclare qu'une certaine coopération existe

dans une zone où l'argent, l'idéologie, les gens, les armes et les stupéfiants font du va-et-vient entre l'Afrique de l'Est et la péninsule Arabique depuis des décennies. Ces réseaux remontent à l'époque où Oussama ben Laden se cachait au Soudan et les Chebabs finançaient leur terrorisme avec des ventes de charbon de bois au Moyen-Orient. « Les Houthis sont le produit de divers facteurs mais ils existent depuis les années 90. Ils ne sont pas nouveaux. Ils sont nouveaux pour beaucoup de gens, ce qui veut dire qu'ils ont établi des connexions pendant très longtemps. »

COMMENT L'AFRIQUE PEUT RIPOSTER

La connaissance robuste du domaine maritime est cruciale pour assurer l'ordre en mer au large des côtes de l'Afrique, déclarent les analystes du CESA dans leur article. L'Afrique a déjà mis en place les outils nécessaires pour établir cette connaissance. En 2022, deux centres ont commencé leurs opérations. Le Centre régional de fusion de l'information maritime (CRFIM) de Madagascar surveille et partage les informations sur les navires suspects dans la région. Le Centre régional de coordination des opérations (CRCO) des Seychelles utilise les données du CRFIM pour coordonner les réponses de sécurité dans l'océan Indien occidental.

Il existe 5 centres sous-régionaux de coordination de sauvetage maritime et 26 sous-centres qui couvrent la totalité du littoral continental afin de coordonner les opérations de recherche et sauvetage. Les coalitions navales occidentales et la Marine indienne ont répondu pendant la crise houthiste, mais les marines africaines pourraient faire davantage, selon les deux analystes. « L'Égypte, qui a une marine tout à fait compétente et qui pourrait être sujette à des pertes économiques importantes à cause de la crise, n'a même pas déployé un seul vaisseau. »

Malgré cela, le Dr Ralby déclare que les pays africains ont fourni un soutien crucial aux efforts visant à contrecarrer les menaces houthistes sur la navigation. La toute petite nation insulaire des Seychelles, par exemple, était l'un des dix premiers pays, et le seul pays africain, à participer à l'opération Prosperity Guardian, mission multinationale de présence navale et de partage de l'information qui a répondu à la menace. »

Les informations, les renseignements et le soutien opérationnel du CRCO des Seychelles et du CRFIM de Madagascar ont aidé la Marine indienne et les opérations navales multinationales à contenir la piraterie, alors que beaucoup craignaient qu'elle ne monte en flèche avec la continuation de la menace houthiste, dit-il.

À mesure que les attaques en mer Rouge forcent les navires à détourner leur route, les pays africains côtiers ont aussi bien agi en fournissant et gérant les ressources telles que le carburant lorsque le trafic autour du cap de Bonne-Espérance a augmenté de 135 %, déclare le Dr Ralby. « Et donc, oui, il y a eu quelques incidents qui allaient naturellement se produire lorsque vous accroissez le trafic maritime dans une zone qui est sujette à une météo difficile et imprévisible. Mais dans l'ensemble, la gestion africaine de la situation s'est très bien passée. » □

L'UNION FAIT LA FORCE

Les pays œuvrent ensemble
pour surveiller le vaste
littoral du continent

PERSONNEL D'ADF

ILLUSTRATION D'ADF

L' Afrique a un vaste littoral riche en ressources mais ses 37 pays côtiers ont souvent des difficultés pour trouver les moyens requis pour le patrouiller et le protéger.

La longueur du littoral du continent, égale à 40.000 km, représente plus de 11 % des côtes de la planète. L'océan Atlantique, le golfe de Guinée, l'océan Indien occidental et la mer Rouge, riches en ressources naturelles, offrent des voies maritimes cruciales aux transports internationaux. Mais son accès marin est aussi un problème de sécurité, car les criminels exploitent ces vastes zones. Les vols, les détournements et la piraterie perturbent les voies navigables et menacent le commerce mondial. La pêche illégale dévaste les économies côtières, épuise les stocks de poissons et détruit même les fonds marins. La contrebande, le trafic des drogues et des armes et la traite humaine sapent la sécurité individuelle, nationale et commerciale.

Le crime maritime est même un problème pour les pays possédant une marine puissante, par exemple plusieurs pays d'Afrique du Nord. Dans d'autres régions d'Afrique, les puissances économiques telles que l'Afrique du Sud et le Nigeria ont des difficultés pour financer adéquatement leur marine nationale et leur garde côtière.

Les chercheurs déclarent que les pays africains, en établissant leur budget militaire au cours des années, ont dû allouer la majorité de leurs ressources à l'armée de terre aux dépens de la marine et la garde côtière.

Carina Bruwer, chercheuse principale à l'Institut pour les études de sécurité de Pretoria (Afrique du Sud), écrit : « Alors que les pays africains et les intérêts étrangers cherchent à mettre en jeu le plein potentiel de l'économie des océans, ils font face aux criminels qui leur font une concurrence similaire pour cet espace océanique géostratégique. Ces acteurs profitent de manière égale de l'augmentation du commerce maritime et des développements technologiques qui rendent les navires plus gros, plus rapides et capables de naviguer sur de plus longues distances. »

Le Dr Bruwer déclare à ADF que la combinaison de la richesse des ressources maritimes et d'un manque de sécurité de ces ressources en Afrique a été aggravée par la faiblesse des gouvernements et le haut degré de corruption et d'extorsion.

Elle en cite un exemple : la montée de la piraterie somalienne dans la Corne de l'Afrique, qui est devenue



Des marins sénégalais sur le vaisseau patrouilleur Walo conduisent une recherche en mer. REUTERS

« Alors que les pays africains et les intérêts étrangers cherchent à mettre en jeu le plein potentiel de l'économie des océans, ils font face aux criminels qui leur font une concurrence similaire pour cet espace océanique géostratégique. »

*~ Carina Bruwer,
Institut pour les études de sécurité*

une préoccupation mondiale vers 2011. Les chercheurs ont blâmé, entre autres, un environnement sécuritaire fracturé dans lequel les pays n'œuvraient pas ensemble et ne mettaient pas en commun les informations du domaine maritime. Cela a forcé les marines et d'autres groupes à s'unir dans ce que beaucoup ont qualifié de réponse sans précédent pour protéger les voies maritimes de leur pays. Résultat : une élimination presque totale de la piraterie pendant une certaine période.

Au cours des dernières années, le nombre d'incidents est resté relativement stable ; le centre de reportage sur la piraterie du Bureau maritime international note que la piraterie mondiale a diminué de 3 % entre 2023 et 2024. Mais pour la première fois depuis 2017, des rapports indiquent que la piraterie somalienne suscite à nouveau des inquiétudes.

« Vous pouvez intercepter les trafiquants de drogue dans vos propres eaux, mais lorsqu'un vaisseau soupçonné de piraterie se trouve à 200 milles marins de la côte, c'est en fait très difficile à prouver. »

~ Carina Bruwer, Institut pour les études de sécurité



Les forces spéciales nigériennes se déplacent pour intercepter des pirates lors d'un entraînement naval conjoint auquel participent le Nigeria et le Maroc pendant l'exercice Obangame Express 2025. Les experts déclarent que les marines africaines doivent travailler ensemble pour les patrouilles. AFP/GETTY IMAGES

Le Dr Bruwer déclare que les réponses initialement faibles de la région face à la piraterie ont exposé les carences de leurs ressources et procédures.

« Criminaliser la piraterie est une chose, mais ensuite vous avez besoin de la capacité de réellement les capturer. Puis vous devez pouvoir les traduire en justice avec succès. Vous pouvez intercepter les trafiquants de drogue dans vos propres eaux, mais lorsqu'un vaisseau soupçonné de piraterie se trouve à 200 milles marins de la côte, c'est en fait très difficile à prouver. »

Elle déclare qu'un grand nombre de marines et de gardes côtières africaines sont trop dispersées.

Le manque de ressources de sécurité est un thème commun dans les pays du littoral. Ceci est devenu clair vers la mi-mai 2025 lorsque les terroristes ont attaqué un navire engagé dans la recherche marine au large des côtes de la province du Cabo Delgado dans le Nord du Mozambique.

La Marine mozambicaine est chargée de protéger un littoral de 2.500 km qui s'étend du Nord au Sud le long de l'océan Indien entre la Tanzanie et l'Afrique du Sud. On estime que le pays a moins de 20 bateaux patrouilleurs en opération. Dans l'attaque terroriste, le navire étudiait les ressources de pêche du Mozambique, selon le Centre pour l'intégrité publique. Lorsque deux vedettes proches ont commencé à leur tirer dessus, l'équipage du navire a battu en retraite vers la haute mer. Il s'est immédiatement communiqué avec la Marine mozambicaine pour obtenir de l'aide, « mais cette aide n'est pas venue », a dit un témoin sur le site d'actualité Club of Mozambique.



Des marins sénégalais montent la garde à bord du vaisseau patrouilleur Walo.

REUTERS

Les attaquants ont finalement abandonné à cause de la mer agitée et sont repartis. Depuis lors, les chercheurs déclarent que le manque de réponse des responsables à leur demande d'aide est inexcusable. Plusieurs semaines après la plainte, les officiels mozambicains disent que l'incident fait toujours l'objet d'une enquête.

LA MISE EN COMMUN DES RESSOURCES

Les chercheurs déclarent qu'il existe des moyens de partager les ressources pour traiter des problèmes transfrontaliers, même sur une base limitée. La mise en commun économique des ressources consiste notamment à réunir des informations et des renseignements, conduire des opérations et des patrouilles conjointes, et intégrer des structures juridiques et des procédures opérationnelles permanentes. Certains organismes et outils existent déjà pour fournir de l'aide.

Le **Code de conduite de Yaoundé** a été signé par 25 pays d'Afrique occidentale et centrale en 2013. L'Organisation maritime internationale (OMI) déclare que l'objectif principal du code consiste à gérer et réduire les dommages « dérivés de la piraterie, du vol à main armée contre les navires et d'autres activités maritimes illicites telles que la pêche illégale, non déclarée et non réglementée ».

Le code met l'accent sur la collaboration entre les pays du golfe de Guinée et se concentre sur la sécurité maritime nationale et les plans de contingence.

Le Centre d'études stratégiques de l'Afrique (CESA) déclare que le Code de Yaoundé est devenu « un modèle pour la coopération maritime au niveau régional ».

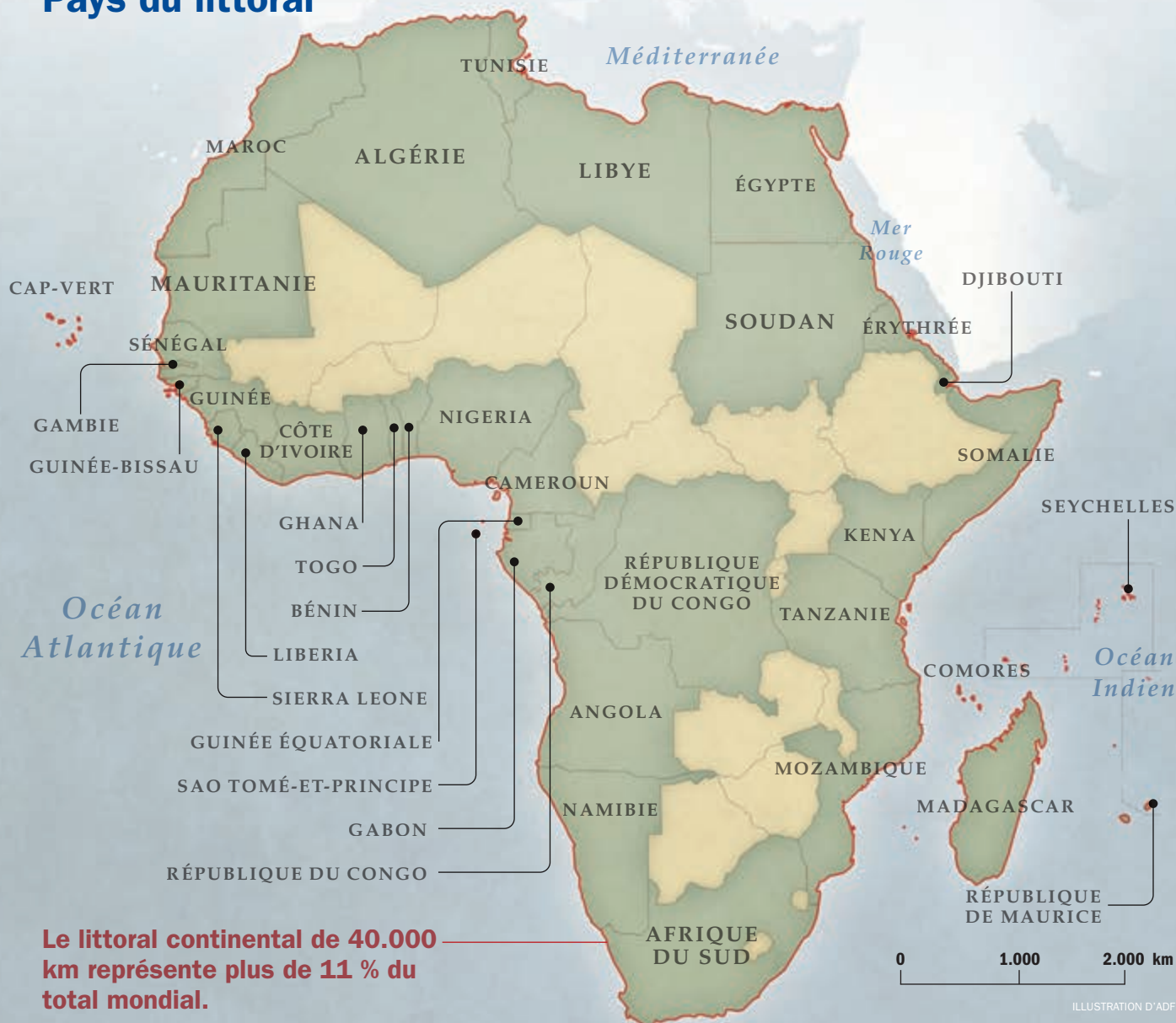
Le CESA a dit en 2023 : « Les pays du golfe de Guinée œuvrent ensemble pour relever leurs défis communs et il existe une "culture de collaboration". La création d'une certaine confiance entre les participants est le plus grand

accomplissement du code de conduite. Une autre leçon importante est le fait qu'une petite communauté motivée de professionnels peut avoir un impact. »

Le CESA note que le code en est encore au stade précoce en déclarant : « L'architecture de Yaoundé fonctionne mais pas de façon optimale, ni uniforme dans toutes les zones. » Il existe toujours des questions de coordination et de mise en commun des informations, et certains pays membres n'ont pas créé de stratégie maritime nationale ou ne l'ont pas suffisamment financée.

Le **Code de conduite de Djibouti**, établi en 2009, se concentre sur la lutte contre la piraterie et le vol à main armée, en particulier dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden. Il encourage le partage des renseignements, les patrouilles conjointes et le développement des capacités. Il a 20 pays membres, notamment l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis. L'OMI dit que les pays membres ont convenu des points suivants :

Pays du littoral



- **Investigation, arrestation et poursuites judiciaires contre les personnes « raisonnablement soupçonnées »** d'avoir commis des actes de piraterie ou de vol à main armée contre des navires, y compris ceux qui incitent ou planifient de telles attaques.
- **Interception et saisie des navires suspects** et des biens à bord.
- **Sauvetage des bateaux, personnes et biens** sujets à la piraterie ou le vol à main armée, y compris les soins et le traitement approprié pour les victimes telles que les pêcheurs, les autres personnes de bord et les passagers.
- **Conduite des opérations conjointes** entre les pays membres et avec les marines des pays hors de la région.

En 2017, les officiels ont ajouté l'**Amendement de Djeddah**, qui a amplifié le code afin d'inclure la traite humaine et d'autres activités maritimes illégales dans la zone de l'océan Indien occidental et du golfe d'Aden. Ces activités incluent la traite humaine et le passage de clandestins, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, le trafic des stupéfiants et des substances psychotropes, le trafic d'armes, le commerce illégal de la faune sauvage, le vol du pétrole brut et le déversement illégal des déchets toxiques.

Les **Forces maritimes combinées (FMC)** sont le plus grand partenariat naval multinational du monde qui réunit 46 pays membres, notamment Djibouti, l'Égypte, le Kenya et les Seychelles. Le partenariat dit qu'il est engagé à « défendre l'ordre international en mer basé sur le droit, promouvoir la sécurité, la stabilité et la prospérité » sur une étendue maritime

internationale de 8,3 millions de km carrés, y compris quelques-unes des voies de transport maritime les plus importantes du monde. Les domaines principaux de focalisation des FMC sont : vaincre le terrorisme, prévenir la piraterie, encourager la coopération régionale et promouvoir un environnement maritime sécurisé.

Les FMC mettent à l'essai des drones marins comme moyen économique de patrouille des océans. Elles ont déployé pour la première fois quatre vaisseaux de surface sans humain à bord, appelés aussi drones de surface navals, en patrouille continue en mer Rouge pendant plus de 50 jours en 2025. Entre février et avril, les drones ont patrouillé une zone opérationnelle de 219.000 km carrés, soit environ la moitié de la superficie de la mer Rouge, pour examiner des signes d'activité illicite. La Marine américaine a fourni les drones de surface navals qui ont maintenu une observation constante par tous les temps tout en partageant des réactions vidéo et des signaux radar en temps réel avec les opérateurs situés au quartier général des FMC.

Le capitaine Jorge McKee de la Marine royale australienne déclare : « En plus de donner à la force opérationnelle une visibilité en temps réel de l'activité en mer, le déploiement a conduit à d'importantes observations du trafic maritime qui sont facilement partagées avec les partenaires régionaux. Rien n'égale le fait d'avoir des yeux sur l'eau. »

Marin nigérian participant à l'exercice Obangame Express d'une année précédente, au large des côtes de Lagos.

AFP/GETTY IMAGES



Le capitaine McKee, commandant de la force opérationnelle chargée de la mission, dit que les criminels et autres acteurs non étatiques « exploiteront toute lacune qu'ils rencontrent. »

Selon les FMC, il a dit : « La haute mer est un espace partagé pour la prospérité commune de tous les peuples, mais si personne ne l'observe nous savons que les contrebandiers amèneront des drogues et des armes, les pêcheurs illégaux pilleront les océans et les pirates déroberont ou détourneront les navires. Cette opération démontre la valeur de ces yeux supplémentaires sur l'eau et nous aide à déterminer le bon endroit où placer les navires de guerre afin de saisir les cargos illicites et protéger les marins innocents. »

Le **Centre régional de coordination des opérations (CRCO)** des Seychelles et le **Centre régional de fusion de l'information maritime (CRFIM)** de Madagascar se concentrent sur les échanges d'information maritime. Ces centres ont été établis en 2018 pour gérer les échanges et la mise en commun des informations et les opérations conjointes en mer. Sept états ont signé les accords de partenariat initiaux : Comores, Djibouti, France, Kenya, Madagascar, République de Maurice et Seychelles.

Le CRCO œuvre étroitement avec son centre homologue pour coordonner les opérations régionales afin de combattre les activités maritimes illégales avec le soutien des ressources contribuées par les pays partenaires. La Marine américaine déclare que le CRFIM « se concentre sur le renforcement de la connaissance du domaine maritime et la facilitation de l'échange et la mise en commun de l'information maritime avec les centres nationaux et les centres internationaux de fusion de l'information, alors que le CRCO utilise les informations produites par le centre de fusion pour lancer et coordonner les opérations en mer ».

Les autorités ont démontré cette coordination en janvier 2023 lorsqu'elles ont saisi 3.000 fusils, des centaines de munitions et des missiles antichar sur un vaisseau de pêche dans le golfe d'Oman. Les armes iraniennes étaient destinées à la milice houthiste du Yémen. Quelques jours avant, les officiels avaient intercepté 2.000 armes iraniennes assorties sur un navire de pêche à destination du Yémen.

Sans les informations sur ces vaisseaux partagées par le CRFIM avec les autorités locales, certaines de ces armes auraient pu être amenées en Somalie ou vendues aux groupes terroristes tels que les Chebabs et l'État islamique en Somalie. Le CRFIM lutte contre le trafic des armes en mettant en commun et échangeant des informations de sécurité maritime sur les vaisseaux soupçonnés de commettre des crimes.

Le centre aide à identifier les navires soupçonnés de trafic d'armes et autres crimes en mer, tels que la contrebande des stupéfiants, la migration humaine illégale et la pêche illégale. Une surveillance constante exercée par la salle d'observation du centre l'aide à avertir rapidement les agences de mise en application des lois maritimes de l'existence des menaces.

UNE RÉPONSE UNIFIÉE

Le Dr Bruwer et d'autres ont qualifié d'obstacles à la coopération le manque de volonté politique, ainsi que les problèmes causés par la coordination de multiples marines et bureaucraties. Il existe des problèmes liés au chevauchement des compétences, à la faiblesse des systèmes judiciaires et au manque d'interaction appropriée entre les agences.

Le Centre d'études stratégiques de l'Afrique et d'autres organisations ont souligné la nécessité de trouver un équilibre entre la souveraineté nationale et la coopération régionale, qui exige une normalisation des lois et un renforcement de la confiance. De nombreux pays ont des vides dans leurs chaînes de poursuites judiciaires, depuis l'arrestation jusqu'à la condamnation.



Des marins kenyans défilent dans le stade des Jardins Uhuru à Nairobi. REUTERS

Les chercheurs déclarent que les pays côtiers d'Afrique doivent donner priorité à l'acquisition et la maintenance des bateaux patrouilleurs et de l'équipement de surveillance. Ils devront mettre l'accent sur l'entraînement et la rétention du personnel militaire et policier maritime. Ils devront développer leur infrastructure maritime, notamment les réseaux de communication.

Mais un problème flagrant demeure : un territoire trop grand à patrouiller et protéger et des ressources insuffisantes.

Le Dr Bruwer déclare : « Nous savons que nous employons souvent cette rhétorique de coopération et tout le monde souhaite vivement coopérer. Mais la capacité de le faire est très limitée. C'est excellent de dire que vous assisterez le pays voisin pour contrer le crime maritime, mais c'est difficile d'attribuer réellement des ressources de patrouille. »

Chaque pays a besoin d'une agence gouvernementale qui se fasse « réellement championne » de la sécurité maritime pour s'assurer que ce soit une priorité « et donc qu'elle soit bien financée », dit-elle. Elle ajoute que le partage des capacités et des informations pour protéger collectivement le littoral africain n'est « pas négociable ». □

LA CRÉATION DES PARTENARIATS DANS LE SECTEUR DE LA

SÉCURITÉ



Pour gérer la sécurité du littoral, les gouvernements africains œuvrent avec le secteur privé afin d'optimiser les résultats PERSONNEL D'ADF

Les attaques de la milice houthiste en mer Rouge ont énormément perturbé le commerce international. Les terroristes ont coupé les routes maritimes dans le golfe d'Aden et vers l'océan Indien. Ils ont forcé les navires à changer de cap, en ajoutant jusqu'à deux semaines et des milliers de milles marins aux routes de transport.

Les Houthis ont frappé plus de 100 navires dans la mer Rouge, le golfe d'Aden et la mer d'Arabie. Les attaques conduites par la milice houthiste basée au Yémen ont exposé les problèmes que 37 pays africains côtiers affrontent pour assurer la sécurité de leur littoral étendu et leurs vastes zones économiques maritimes.

En plus du terrorisme, les pays du littoral africain font face à des menaces telles que la piraterie, le déversement des déchets toxiques, la pêche illégale, le braconnage, la contrebande, la traite humaine et le

trafic des drogues et des armes. Les acteurs malveillants rencontrent peu de patrouilleurs dans les vastes eaux du littoral africain.

François Vreÿ et Mark Blaine écrivent dans un rapport pour le Centre d'études stratégiques de l'Afrique : « La sécurité maritime est vitale pour le continent africain, parfois considéré comme la plus grande île de la planète. La montée soudaine des attaques a ravivé les menaces ... [et] mis en évidence la fragilité de la sécurité maritime africaine, dont les effets se font sentir non seulement en mer Rouge, mais aussi sur l'ensemble du continent. »

Les gouvernements ont fini par reconnaître que leurs forces de sécurité maritimes manquent de financement pour les tâches à accomplir. Traditionnellement, les pays africains ont dû attribuer la majorité de leurs fonds de sécurité à leur armée de terre ; les marines et les gardes côtières ont été laissées

Le personnel militaire du Cap-Vert s'entraîne à Sogakope (Ghana) pendant un programme annuel de contre-terrorisme.

REUTERS





avec des flottes de patrouille et un personnel limités.

Une alternative à la sécurité maritime traditionnelle financée par le gouvernement consiste à accueillir des partenaires du secteur privé pour qu'ils partagent les responsabilités. Les partenariats publics-privés ou PPP emploient des universitaires et l'expertise et l'investissement du secteur privé pour réduire le fardeau financier des gouvernements dans un éventail de projet, notamment la production énergétique et la maintenance de l'infrastructure. Les chercheurs déclarent que les pays africains peuvent utiliser les PPP pour améliorer leur sécurité maritime.

Vasu Gounden, qui a fondé le Centre africain pour la résolution constructive des disputes, déclare que les stratégies militaires s'éloignent du maintien de la paix conventionnel pour imposer la paix. Lors d'une conférence PPP en Afrique du Sud en mars 2025, il a dit que les PPP sont devenus un « mécanisme crucial pour équiper et moderniser les forces de défense afin qu'elles affrontent efficacement la guerre urbaine, la contre-insurrection et le contre-terrorisme », selon defenceWeb.

À la conférence, le général sud-africain Derrick Mgwebi (à la retraite) a dit que la coopération régionale dans certaines régions d'Afrique reste incohérente à cause de la politique et des retards bureaucratiques. Selon lui, le résultat est un manque de déploiement en temps opportun des ressources militaires nécessaires dans les zones de crise, selon un reportage de defenceWeb. D'autres intervenants à la conférence ont souligné la nécessité des PPP pour la « construction de la paix » et les reconstructions de l'après-conflit.

Le Centre sur la politique énergétique globale déclare que les PPP « sont devenus une stratégie clé pour répondre aux goulots financiers des projets d'infrastructure ». Jusqu'à présent, selon le centre, la performance des PPP en Afrique a été contrastée. Certains projets ont subi des échecs en termes de préparation, achats, gestion des risques et transparence.

UNE RÉPONSE COORDONNÉE

Le Dr Vreÿ est professeur émérite en sciences militaires à l'université Stellenbosch d'Afrique du Sud. Il a écrit en profondeur et conduit des conférences sur le sujet des PPP, et il déclare que les nombreuses menaces maritimes pesant sur l'Afrique exigent une réponse « coordonnée ».

Il a dit à defenceWeb dans une interview de 2025 : « Les réponses ne peuvent pas être remises aux gouvernements pour qu'ils fassent quelque chose. Les gouvernements doivent établir des partenariats avec le secteur privé de façon élargie pour répondre aux complexités de ces types de risques de sécurité maritime non traditionnels et ces vulnérabilités. »

Il a déclaré que les guerres, les disputes et les tendances géopolitiques dans d'autres régions du monde forcent les pays à se tourner vers les préoccupations de sécurité « difficiles » concernant les menaces traditionnelles. Mais il note que les problèmes de l'Afrique sont différents.

« Je crois que, dans le cas de l'Afrique, les plus grands risques et vulnérabilités se trouvent toujours du côté de la sécurité maritime non traditionnelle, a-t-il dit à defenceWeb. C'est aussi le domaine dans lequel l'Afrique

et les décideurs et partenaires de l'Afrique ont passé beaucoup de temps au cours des dix à quinze dernières années. J'ai aussi tendance à affirmer que c'est toujours dans le domaine des risques et des menaces de sécurité maritime non traditionnels que les décideurs africains, ses organismes et les états de son littoral doivent concentrer leur focus, leurs ressources, développer les capacités et bâtir les communautés de pratique. Parce que l'Afrique, dans une certaine mesure, est un peu sur la touche en ce qui concerne les gros affrontements entre les entités majeures possédant de vastes marines. »

Le centre de politique énergétique déclare que les PPP exigent l'organisation et l'honnêteté. Pour élaborer un PPP, selon le centre, il faut une planification robuste dès le départ, y compris des études de faisabilité, des prévisions et des analyses coûts-bénéfices. Si des appels d'offres sont employés, ils doivent être transparents et concurrentiels. Les PPP exigent « des institutions capables, une coordination inter-agences rationalisée et un soutien politique cohérent » pour assurer une bonne exécution, a dit le centre dans un rapport de mai 2025.

Le professeur Vreÿ déclare que le Code de conduite de Djibouti et le Code de conduite de Yaoundé, qui emploient des partenariats entre les pays, les sociétés privées et les

organisations internationales, sont des exemples de PPP internationaux qui enregistrent des succès.

Certains pays d'Afrique, à cause de leur gouvernement et de leur climat d'affaires, sont mieux équipés que d'autres pour créer des PPP, selon un reportage de 2025 dans North Africa Post. Le reportage déclare que cinq pays se sont établis comme « chefs de file du continent tandis que d'autres font face à des défis considérables pour attirer et gérer les investissements privés dans l'infrastructure publique ».

Selon le Post, l'Afrique du Sud, l'Égypte, le Ghana, le Maroc et le Nigeria montrent la voie, suivis par la Côte d'Ivoire et le Rwanda. Parmi les points forts de ces pays, on compte des « clauses contractuelles innovantes », une croissance des routes et des télécommunications et des « partenariats transparents ».

UNE RUPTURE SOUS-MARINE

La rupture d'un câble de communication sous-marin en 2023 dans le canyon du Congo, situé dans l'océan Atlantique oriental, montre le potentiel, et la nécessité, de la coopération PPP. Une enquête a montré que la boue sous-marine et les éboulements avaient provoqué la rupture. Les quatre systèmes qui ont été endommagés

Des travailleurs amènent à terre une portion de câble en fibre optique au port kényan de Mombasa. La protection et la réparation de ces systèmes sous-marins exigent des partenariats publics-privés.

AFP/GETTY IMAGES





sont le système de câble ouest-africain, le South Atlantic 3, le système de la côte africaine à l'Europe et une connexion angolaise. Le navire Orange Marine spécialisé dans la réparation des câbles au large de la côte africaine était au Kenya à l'époque mais il a navigué vers le Sud pour réparer les câbles.

Bien que le dommage des câbles ait été le résultat de causes naturelles, il a servi d'alerte pour les responsables gouvernementaux concernant la protection de l'infrastructure sous-marine, y compris la protection contre les interférences humaines. Une étude de 2024 publiée par Trends Research and Advisory déclare qu'une panne d'Internet dans le domaine sous-marin pourrait provoquer une menace grave à la sécurité et la stabilité du monde du numérique. L'étude a averti que des attaques terroristes contre les câbles sous-marins pourraient conduire à une « halte complète des services numériques à l'échelle de la planète, pour causer un chaos économique et social énorme ».

« Ceci pourrait conduire à des perturbations pour les banques, les commerces et les institutions gouvernementales, ainsi que des interruptions des services médicaux et éducatifs en ligne », ont averti Elsayed Ali Abofarha et

Hamad Al-Hosani, les auteurs de l'étude.

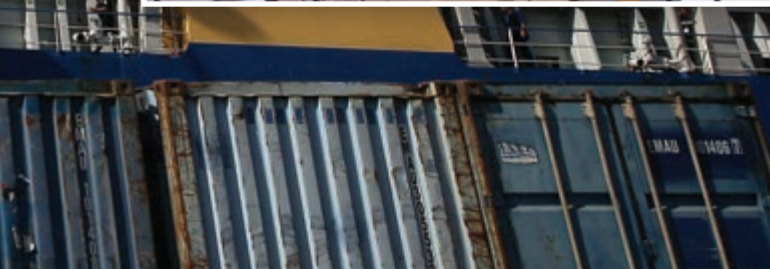
« De tels événements pourraient provoquer des réponses militaires et accroître la probabilité d'un conflit ou d'une dispute internationale », écrivent-ils. Ils mentionnent un incident de mars 2024 dans lequel trois câbles sous-marins ont été coupés en mer Rouge, « ce qui a affecté 25 % des flux de données entre l'Asie et l'Europe ». L'incident s'est produit pendant les attaques terroristes houthistes contre la navigation internationale en mer Rouge, « suscitant la formation de comités d'enquête pour déterminer si l'événement était intentionnel ou accidentel, et sa connexion possible avec le terrorisme des Houthis ».

Les spécialistes des réparations ont plus tard déterminé qu'il était plus probable que les câbles aient été endommagés par l'ancre du cargo Rubymar qui avait été traînée après l'attaque du navire par des missiles houthistes, selon Data Centre Dynamics.

De tels câbles sous-marins appartiennent généralement à des sociétés privées mais ils sont essentiels pour la gouvernance moderne. Les réparations sont en général effectuées par d'autres sociétés, ce qui montre le besoin critique pour les états d'avoir des relations fortes



Ci-dessus : Le port de Casablanca au Maroc est un centre économique régional affairé. Les pays de toute l'Afrique étudient des moyens d'améliorer la sécurité portuaire. APP/NURPHOTO



À gauche : Le port d'Alger en Algérie reçoit une cargaison du Sénégal. De nombreux ports africains sont sujets à des temps d'attente prolongés, ce qui rend les navires vulnérables aux attaques. APP/NURPHOTO

et établies avec les spécialistes du secteur privé, même lorsqu'il n'existe pas d'accord PPP formel. Les relations sont encore plus compliquées par le fait que ces systèmes de câble s'étendent souvent sur de multiples juridictions nationales et internationales.

« La capacité d'identifier les menaces et les vulnérabilités affectant les réseaux de câble de données sous-marins est assez avancée, déclare le professeur Vreÿ. Elles sont divisées en catégories naturelles, accidentelles et systémiques. Toutes les trois offrent des possibilités d'intervention de réparation par le biais de méthodes connues, où le secteur privé a tendance à prendre l'initiative. »

« UNE ENTITÉ DÉDIÉE »

Peu de pays peuvent prendre en charge à eux seuls les vastes problèmes interconnectés de la sécurité maritime. Les chercheurs du CESA écrivent dans leur étude de 2024 : « Aucune marine est-africaine n'est actuellement capable d'organiser des opérations anti-piraterie dans ses eaux. » Les attaques des Houthis ont aussi mis en lumière la « fonctionnalité insuffisante de certains ports africains, qui obligent les navires à attendre pendant de longues périodes à l'extérieur du port, ce qui en fait

des cibles plus attrayantes pour la piraterie ou d'autres formes de criminalité ».

Les chercheurs disent qu'un engagement total envers un PPP de sécurité est essentiel, même si cela nécessite l'ajout d'autres niveaux de bureaucratie.

« Avoir une stratégie de la sécurité maritime est évidemment une ligne directrice excellente pour savoir quel type de partenariat public-privé vous devez élaborer », déclare le professeur Vreÿ selon le reportage de defenceWeb. « Cela n'est pas une tâche simple car des organismes de coordination public-privés de haut niveau sont nécessaires pour surmonter les défis de l'inertie bureaucratique, le manque de confiance entre les parties prenantes publiques et privées et les structures politiques insuffisantes. »

Les gouvernements doivent faire une priorité de ces partenariats en désignant « une entité dédiée à leur gestion », au lieu de simplement l'inclure dans une stratégie sécuritaire plus vaste, ou « dans un tiret d'agenda au sein d'un programme beaucoup plus vaste ».

« Il est nécessaire d'avoir une entité bien définie qui gère les rapports d'outre-mer et aide à faire avancer le développement d'une stratégie de la sécurité maritime. » □



LE MAROC DÉPLOIE DE NOUVEAUX APACHE AH-64

Un hélicoptère Apache atterrit au Maroc pendant un exercice en 2024.

AVERY SCHNEIDER/ARMÉE DE TERRE DES ÉTATS-UNIS

PERSONNEL D'ADF

Le Maroc a déployé les premiers de ses nouveaux hélicoptères Apache AH-64E lors d'un exercice de formation militaire avec les États-Unis.

Les hélicoptères ont participé à leur premier engagement dans l'exercice African Lion en mai 2025. Ces hélicoptères de pointe, acquis auprès des États-Unis, font partie d'une commande de 24 appareils, dont 6 sont déjà opérationnels selon l'Africa Report. 24 soldats marocains ont été formés en vertu d'un programme offert par l'Agence de coopération de sécurité du département américain de la Défense.

Boeing construit les nouveaux Apache marocains sous un contrat passé avec l'Armée de terre des États-Unis par le biais du processus de ventes militaires à l'étranger du gouvernement américain. L'AH-64E offre un système d'acquisition des cibles moderne et amélioré qui fournit des informations sur les cibles pendant le jour et la nuit, et par tous les temps. Il a aussi une capacité de navigation par vision nocturne. En plus de classer les cibles terrestres et aériennes, le radar de contrôle de tir a été actualisé pour fonctionner dans un environnement maritime.

En juin 2020, le Maroc a commandé 24 AH-64E dans le cadre d'un contrat d'une valeur de 440 millions de dollars après avoir demandé les aéronefs à la fin 2019. L'accord inclut une option d'achat de 12 hélicoptères additionnels



Les pilotes et les équipages des Forces armées royales du Maroc à côté d'un hélicoptère Apache AH-64E pendant une cérémonie de transfert le 5 mars 2025. JASON JOHNSTON

auprès de Boeing. Un rapport du Forum militaire marocain déclare que l'hélicoptère est connu pour son efficacité pendant les combats, et qu'il est équipé de « technologies militaires de pointe ».

Selon le Defense Post, le contrat inclut aussi 551 missiles air-sol Hellfire, 200 missiles air-air AIM-92H Stinger et 558 kits de roquettes APKWS à guidage de précision (Advanced Precision Kill Weapon System). Le Hellfire est un missile tactique subsonique à guidage laser utilisé pour cibler les véhicules blindés, notamment les chars d'assaut, les blockhaus, les systèmes radar et les antennes, l'équipement de communication, les cibles vulnérables et les hélicoptères stationnaires. Selon le Post, il est fabriqué en 12 versions. Initialement conçu pour les hélicoptères, il peut être maintenant lancé depuis des plateformes aériennes, maritimes et terrestres.

L'Égypte et la Corée du Sud œuvrent pour conclure un accord sur des avions chasseurs



FORCES ARMÉES DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE

PERSONNEL D'ADF

On signale que l'Égypte va conclure un accord avec la Corée du Sud pour peut-être 100 aéronefs de combat légers FA-50. L'accord pourrait aussi inclure un transfert de technologie important.

Un responsable du constructeur d'avions Korea Aerospace Industries (KAI) déclare que l'achat pourrait « faire avancer l'industrie aéronautique égyptienne et renforcer les partenariats stratégiques en Afrique et au Moyen Orient », selon la société de renseignement Groupe ADIT. Il est probable que l'avion chasseur, qui a un degré de similitude de 70 % avec l'avion chasseur classique F-16 de Lockheed Martin,

remplacera les avions d'entraînement vieillissants Alpha Jet et K-8E.

L'Égypte pourrait émettre une commande initiale pour une première livraison de 36 aéronefs à un coût d'environ un milliard de dollars avant d'en acheter d'autres, selon ADIT. Si l'Égypte décide d'en acheter 100, 70 d'entre eux environ seraient construits à Helwan (Égypte).

Le FA-50 est une version de combat légère de l'avion d'entraînement supersonique avancé et aéronef d'attaque léger KAI T-50 Golden Eagle. Le développement de l'aéronef de combat FA-50 a commencé en octobre 1997, selon Airforce Technology.

Sa compatibilité avec les F-16 est cruciale car elle réduit au minimum les défis logistiques et les coûts associés à l'intégration des nouveaux appareils dans les opérations actuelles de l'Égypte, selon Business Korea.

Le FA-50 a une longueur de 13 mètres et une largeur de 9,5 mètres. Il a un cockpit à deux places et il est équipé d'un affichage tête haute à grand champ de vision.

La demande mondiale pour les aéronefs militaires tels que le FA-50 est forte, selon Business Korea, et KAI accepte des commandes d'autres pays tels que la Malaisie, le Pérou, les Philippines, la Slovaquie et les États-Unis pour des aéronefs d'entraînement de pointe.

L'ARMÉE DE L'AIR DU MOZAMBIQUE ACCROÎT SA FLOTTE DE TRANSPORT

PERSONNEL D'ADF

L'Armée de l'air du Mozambique a pris livraison d'un Airbus C-295W, continuant ainsi à accroître sa flotte de transport.

L'Armée de l'air du Mozambique a acquis un CN-235M Casa rénové à moyen rayon d'action et un turbopropulseur Let-410 à court rayon d'action auprès de la société sud-africaine Paramount Group à la fin 2022. À l'époque de la livraison, les officiels de l'Armée de l'air ont déclaré que les deux aéronefs seraient utilisés pour transporter les cargaisons et les soldats et pour déployer les forces spéciales et les parachutistes. Paramount a fourni les aéronefs ainsi que la formation et la maintenance, selon defenceWeb.

La société a aussi livré plusieurs hélicoptères rénovés au Mozambique et trois aéronefs multi-rôles Mwari. Ceux-ci ont été utilisés dans le Nord du Mozambique depuis décembre 2022 pour combattre une insurrection terroriste.

Selon un reportage de Military Africa, « pour le Mozambique, le C295W promet de changer la donne. Sa capacité de performance dans les environnements austères et d'adaptation à des rôles multiples, depuis le transport de troupes jusqu'aux missions humanitaires, renforcera l'aptitude de l'Armée de l'air à répondre aux crises, que ce soit pour combattre les insurrections ou pour livrer de l'aide après une catastrophe naturelle. Avec un littoral qui s'étend sur plus de 2.500 km et des antécédents de défis sécuritaires et logistiques, le Mozambique est prêt à bénéficier considérablement par cet ajout stratégique. »

Le C-295 devient un avion de transport de choix partout en Afrique. L'Angola a pris livraison du premier de trois nouveaux transports C-295. Deux de ces aéronefs seront équipés pour la surveillance maritime avec



un système de mission tactique pleinement intégré et développé par Airbus. Il inclut un radar de recherche, des capteurs électro-optiques, un détecteur d'anomalies magnétiques et d'autres systèmes avioniques. Les armements peuvent inclure des torpilles, des missiles, des mines et des grenades sous-marines.

Le C-295 d'Airbus est un aéronef de transport tactique conçu pour des missions telles que le transport des soldats et des cargaisons, les patrouilles maritimes, la détection, surveillance et reconnaissance aéroportées, le soutien aérien rapproché armé, l'évacuation médicale et la lutte contre les incendies. Airbus déclare qu'il peut transporter une charge utile jusqu'à 8 tonnes ou un maximum de 70 soldats à une vitesse de croisière maximale de 260 nœuds. Il peut être équipé d'un système de ravitaillement en carburant air-air pour les aéronefs à voilure fixe et les hélicoptères.

L'Égypte a acquis 26 avions de transport de ce type et l'Algérie en a six. La Guinée équatoriale en a commandé deux, le Mali en a deux, le Ghana en a trois et le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Gabon en ont un chacun, selon Airbus. Le Sénégal en a reçu un et en attend un deuxième. En tout, au moins dix pays africains utilisent ou ont commandé un total de 44 aéronefs, et ceux-ci ont atteint plus de 100.000 heures de vol depuis le début 2005.

LE NIGERIA INTRODUIT UN DRONE D'ATTAQUE PRODUIT LOCALEMENT

PERSONNEL D'ADF

Les Forces armées nigérianes ont révélé leur premier drone d'attaque produit localement, ce qui en fait selon elles un jalon majeur pour la capacité de développement et de fabrication de leur propre technologie de défense sur le continent.

Le drone, construit avec la collaboration de la société technologique nigériane Briech UAS, a été exposé au siège social de la société à Abuja en avril 2025. Bien que ses spécifications techniques n'aient pas été divulguées, le général Christopher Musa, chef d'état-major de la défense, a souligné que le drone serait utilisé dans la lutte du pays contre les terroristes et fournirait au Nigeria une source locale d'armes très nécessaire.

« En fabriquant ces drones localement, le Nigeria réduit son

assujettissement aux ressources étrangères, assure les acquisitions rapides et renforce sa capacité de réponse rapide aux menaces de sécurité, déclare le général. Je suis certain qu'avec l'excellente agilité d'esprit qu'ont nos citoyens, en particulier les jeunes, nous pouvons produire quelque chose de tout à fait excellent. »

Ce drone est un appareil de type kamikaze conçu pour transporter des explosifs ; il peut être piloté pour exploser au moment de l'impact, selon Defense Post. On anticipe qu'il ajoutera un nouvel élément aux opérations de contre-insurrection du Nigeria, qui emploient déjà des avions de surveillance sans humain à bord, des drones militarisés et des avions d'attaque à pilote.

Bright Echefu, président de Briech UAS, déclare que les groupes terroristes tels que Boko Haram et la Province d'Afrique de l'Ouest de l'État islamique utilisent des drones commerciaux en vente libre pour des missions de reconnaissance et d'attaque.

« Ces drones ont été utilisés pour

suivre et attaquer nos soldats. Ils sont déployés pour coordonner les embuscades et effectuer des frappes aériennes rudimentaires, dit-il. Nous nous sommes engagés à développer des drones de surveillance et d'attaque performants, personnalisés pour relever les défis uniques affrontés par notre pays. »

Le gouverneur Caleb Mutfwang de l'État de Plateau a participé au lancement et déclare que les nouvelles armes et la nouvelle technologie comme les drones sont nécessaires pour combattre les tactiques asymétriques employées par les groupes d'insurgés.

« En tant que nation, nous avons fait une erreur en permettant à des acteurs non étatiques d'acquérir des capacités qui rivalisent presque celles de l'État, dit-il. Le temps est venu de rectifier ce déséquilibre. »

La société nigériane de défense Briech UAS lance le premier drone d'attaque du pays produit localement lors d'une démonstration à son siège social d'Abuja. BRIECH UAS





Les experts africains mettent en garde contre LES CYBERMENACES AXÉES SUR L'IA

PERSONNEL D'ADF

Les sociétés d'Afrique de l'Est ont recours à l'intelligence artificielle (IA) pour leur permettre d'agir plus rapidement et efficacement et découvrir de nouvelles opportunités.

Toutefois, Brian Kiplagat, chef de la cybersécurité chez NTT DATA East Africa, avertit que l'IA surcharge aussi les attaques.

Il a déclaré lors d'une réunion de table ronde de chefs industriels à Nairobi, selon le site web CIO Africa : « Nous constatons une hausse des cyberattaques où l'IA est utilisée pour identifier et exploiter les vulnérabilités à une vitesse sans précédent. De nombreuses organisations ont des contrôles robustes sur place mais elles ont des difficultés avec la visibilité et la gouvernance dans le cloud et les environnements de travail distants. Ceci expose des lacunes critiques, ciblées de plus en plus par les attaquants. »

Les cybercriminels peuvent utiliser l'IA pour dérober les mots de passe et créer des e-mails d'hameçonnage plus convaincants pour tromper les usagers. Les pirates utilisent des logiciels malveillants axés sur l'IA pour contourner les logiciels de protection antivirus traditionnels.

Kelvin Mugambi, architecte des solutions techniques à Cisco pour l'Afrique subsaharienne, déclare : « L'IA offre d'incroyables opportunités mais elle change aussi le panorama des menaces. Nous affrontons des logiciels malveillants produits par l'IA, des arnaques de deepfake et des systèmes autonomes qui peuvent être piratés. Ceci fait appel à un changement radical dans la façon dont nous protégeons l'infrastructure numérique. Nous devons sécuriser des systèmes qui peuvent penser et agir, plutôt que simplement réagir. »

M. Mugambi dit que seulement 4 % des organisations du monde sont considérées comme « matures » en ce qui concerne l'état de préparation de cybersécurité, tandis que 86 % ont subi des incidents de sécurité liés à l'IA l'an dernier. Les responsables industriels soulignent aussi que le continent fait face à un manque de professionnels de la cybersécurité.

Dans un essai pour EB.net, Boland Lithebe, chef de la sécurité pour Accenture en Afrique du Sud, déclare que les sociétés et les gouvernements doivent utiliser l'IA dans le cadre de leurs défenses. Il note que les banques emploient l'IA pour détecter les transactions frauduleuses en temps réel. Il dit que les plateformes de renseignement des menaces axées sur l'IA peuvent aider à automatiser les réponses aux cyberattaques, améliorer les temps de réaction et limiter les dommages.

M. Lithebe écrit : « Tout comme l'IA habilite les cybercriminels, elle peut aussi renforcer les défenses. Les systèmes de détection des menaces axés sur l'IA peuvent analyser les modes de comportement, signaler les anomalies et prédire les attaques avant qu'elles ne se manifestent. Dans un pays comme l'Afrique du Sud où les aptitudes de cybersécurité font défaut, l'IA pourrait jouer un rôle crucial afin de combler le vide. »

L'UNION AFRICAINE INAUGURE UNE

— AGENCE — SPATIALE

PERSONNEL D'ADF

Près de trente ans après le lancement par l'Égypte de son premier satellite en orbite, l'Agence spatiale africaine a ouvert ses portes au Caire avec la mission d'élargir la présence du continent au-delà de la planète.

Meshack Kinyua, officier de formation des applications spatiales de l'Union africaine, a déclaré : « Les activités spatiales sur le continent ont été très fragmentées. [L'agence] ... place tous les membres de l'Union africaine sur un pied d'égalité en ce qui concerne l'accès aux données recueillies, en fonction de leurs besoins. »

Au moins 21 pays africains ont des programmes spatiaux. La plupart ont démarré au cours des 25 dernières années mais le coût de développement et de lancement des satellites a baissé. Depuis le lancement par l'Égypte de son premier NileSat-1 en 1998, 19 pays africains ont placé 67 satellites en orbite, selon SpaceHubs Africa. Le Botswana est devenu le plus récent pays du continent à maîtriser l'espace lorsqu'il a lancé BotSat-1 le 15 mars 2025.

La mission de l'Agence spatiale africaine possède quatre piliers : améliorer l'observation de la planète ; soutenir les communications, la navigation et le positionnement satellitaires ; promouvoir l'astronomie ; promouvoir les sciences spatiales.

M. Kinyua déclare dans une vidéo de l'UA : « Le programme spatial africain est aujourd'hui dans sa phase embryonnaire. Nous travaillons directement pour nous assurer que les états membres aient la capacité en termes d'infrastructure et en termes de développement du capital humain. »

Les pays africains s'attendent à tripler le nombre de satellites en orbite au cours des prochaines années. Les défenseurs de l'espace considèrent le rôle croissant de l'Afrique au-delà de l'atmosphère comme vital pour l'avenir. La technologie satellitaire peut prédire la météo, établir des communications sécurisées et suivre les mouvements aux frontières du continent.

L'Agence spatiale africaine récemment créée coordonnera les travaux de plus de 20 programmes spatiaux nationaux dans le but d'améliorer l'observation et les communications de la planète. AGENCE SPATIALE AFRICAINE





LE SÉNÉGAL

LANCE UNE OPÉRATION POUR STOPPER L'ABATTAGE ILLÉGAL DES ARBRES

PERSONNEL D'ADF

Les Forces armées sénégalaises prennent pour cible l'abattage illégal et le trafic des arbres pour ralentir le détournement des ressources naturelles précieuses.

En mai 2025, elles ont annoncé que l'opération Faxass dans la zone militaire 6 avait saisi 344 troncs d'arbre illégalement récoltés dans les forêts de Pata et Guimara. Le nom de l'opération signifie « vol » en langue wolof.

Selon un reportage du site web d'actualités Dakaractu, « l'armée démontre sa détermination à réduire ce trafic, qui alimente un commerce transfrontalier lucratif, souvent orchestré par des réseaux bien organisés, actifs entre le Sénégal et la Gambie. L'opération FAXASS, en plus de ses effets immédiats, envoie un message clair : les forêts ne seront plus laissées entre les mains des prédateurs. »

Le vol du bois illégal fait perdre aux pays africains une somme estimée à 17 milliards de dollars par an. L'un des types de bois les plus appréciés et les plus rares est le bois de rose, utilisé en Chine pour fabriquer des meubles de luxe. Une étude de l'Agence d'investigation environnementale a trouvé que plus de 3 millions de tonnes de bois de rose d'une valeur de plus de 2 milliards de dollars

sont emportées annuellement d'Afrique de l'Ouest et expédiées en Chine.

Malgré une interdiction gouvernementale de 2022 concernant toutes les exportations de bois, la Gambie reste une source majeure de bois de rose expédié en Chine tous les ans. Les contrebandiers transportent le bois récolté dans la région sénégalaise de Casamance et l'expédient du port de Banjul, capitale de Gambie, avec l'aide des autorités portuaires et de la police complices.

Le Sénégal pense que l'opération Faxass et les autres efforts de protection des ressources naturelles dissuaderont les trafiquants.

« En intensifiant les opérations de ce type, les forces armées espèrent non seulement protéger l'environnement mais aussi restaurer l'autorité de l'état dans ces zones dont l'accès est souvent difficile et qui sont depuis longtemps ouvertes à l'exploitation illégale », selon le reportage de Dakaractu.

Un soldat sénégalais participant à l'opération Faxass confisque du bois illégalement récolté près de la frontière avec la Gambie.

FORCES ARMÉES DU SÉNÉGAL/DIRPA



La LIBYE

détruit les « vestiges de guerre » mortels

PERSONNEL D'ADF

Dans une démonstration symboliquement importante, le département des investigations criminelles de Libye a détruit 2 tonnes de munitions, d'explosifs et autres vestiges de guerre recueillis dans la zone d'Al-Heera.

Cette action fait partie d'un effort visant à restaurer la sécurité dans le pays après des années de conflit. Des combattants, notamment les mercenaires russes du groupe Wagner notoire, ont placé des mines terrestres et des engins explosifs improvisés dans les zones civiles qu'ils occupaient.

Entre 2020 et 2025, ces types d'explosifs ont provoqué la mort d'au moins 125 personnes et blessé plus de 300 en Libye. « Chaque incident a un coût humain et psychologique énorme », déclare Fatma Zourrig, chef du programme d'action contre les mines de la mission d'appui des Nations unies en Libye.

En 2024, 8.300 vestiges de guerre explosifs ont été éliminés dans

le pays. Les résidents retournent lentement chez eux dans les zones minées, telles que les faubourgs Sud de Tripoli que les forces de Wagner avaient occupés. Toutefois, beaucoup de travail reste à faire pour éliminer les armes. Un rapport de 2023 publié par la mission d'appui de l'ONU en Libye indique que 15 millions de mètres carrés de territoire contiennent toujours des munitions explosives.

« L'emploi sans discrimination des armes dans les zones civiles pendant les conflits récents veut dire que même les zones urbaines sont jonchées de vestiges de guerre explosifs, déclare l'ONU. Ces vestiges du conflit font obstacle à l'accès sécurisé à l'éducation, aux soins de santé et au développement, et continuent à blesser ou tuer bien après la fin des combats, en constituant une menace quotidienne pesant sur la vie et les moyens de subsistance. »

En Libye, des employés recueillent les munitions et autres explosifs pour les éliminer.

IASON FOOUNTEN/ONU

Les ingénieurs nigériens remettent un avion en état de vol après 23 ans

PERSONNEL D'ADF

Les ingénieurs militaires nigériens ont remis en état de vol un Dornier DO-228 de type biturbopropulseur après avoir été cloué au sol pendant 23 ans.

Le maréchal de l'air Hasan Abubakar, chef d'état-major de l'Armée de l'air du Nigeria, a loué les efforts de 5 ingénieurs et 40 techniciens qui ont travaillé pendant 4 mois sur le projet. « Ce n'est pas seulement un gain opérationnel, c'est un testament de l'engagement de l'Armée de l'air nigérienne (NAF) envers l'autosuffisance et l'optimisation des ressources », a-t-il dit.

L'avion avait été utilisé précédemment par le ministère des Mines et du Développement de l'acier et il était resté inactif dans une installation de Kaduna depuis 2001. La NAF prévoit désormais d'utiliser l'avion pour des missions de transport aérien tactique. Cette action a lieu après l'émission d'une directive présidentielle visant à transférer à la NAF les plateformes inutilisées pour qu'elles soient évaluées dans le but de les remettre en service et réduire la dépendance aux avions importés.

La NAF a fait des efforts pour accroître sa flotte en ajoutant 14 avions de pointe en 2024, dans le cadre d'un plan de trois ans visant à acquérir 64 avions. Le pays a aussi œuvré pour remettre en état de vol des avions cloués au sol,

Des techniciens de l'Armée de l'air nigérienne travaillent sur un Dornier DO-228. L'armée a donné priorité à la remise en service des avions inutilisés ou endommagés.

ARMÉE DE L'AIR DU NIGERIA



en augmentant son pourcentage de fonctionnement d'environ 34 % en 2015 à environ 84 % en 2020, selon defenceWeb.

En même temps, la NAF a fait des progrès pour effectuer localement les inspections de ses appareils afin d'assurer leur sécurité opérationnelle. En 2024, elle a conduit la première inspection locale de 4.800 heures d'un avion DO-228.

« Considérés ensemble, ces jalons mettent en lumière la capacité croissante de la NAF pour la maintenance locale avancée de ses avions et servent de fondation pour des projets futurs visant à atteindre une autonomie technique », déclare Olusola Akinboyewa, directeur des relations publiques de la NAF.

La CEDEAO

célèbre son 50ème anniversaire

PERSONNEL D'ADF

La Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a fêté son 50ème anniversaire en tant que bloc économique parmi les plus florissants du continent, et force principale dans la coopération régionale et le maintien de la paix.

La CEDEAO a fêté son anniversaire à la mi-2025. En 1975, elle avait été établie par seize états membres.

Moins de trois ans après sa création, le mandat du bloc avait été élargi pour englober des objectifs politiques et sécuritaires. Ces ajouts ont été nécessaires lorsque les pays d'Afrique de l'Ouest se sont adaptés à l'évolution des défis socio-économiques et sécuritaires, qui ont fini par inclure les menaces du terrorisme.

« Nous confrontons les plus grands défis auxquels nous faisons face aujourd'hui, le terrorisme, le changement climatique et les changements de gouvernement anti-constitutionnels, la pauvreté et les disparités économiques », a déclaré le président de la Commission de la CEDEAO Omar Alieu Touray, selon un reportage de Reuters. Il a exprimé sa confiance pour surmonter ces défis.

Des coups d'État militaires ont conduit au retrait du Burkina Faso, du Mali et du Niger en 2024. Ces trois pays séparatistes ont formé l'Alliance des États du Sahel. La CEDEAO a fait des ouvertures à ces trois pays depuis lors pour les inciter à revenir. Vers la mi-2025, les représentants de la CEDEAO se sont réunis au Ghana et ont commencé à planifier la relocalisation de plusieurs institutions clés basées dans les trois pays de l'alliance,

selon Business Insider Africa. Les responsables de la CEDEAO ont déclaré qu'ils étaient préoccupés par la libre circulation des personnes, des biens et des services dans l'alliance.

L'objectif déclaré de la CEDEAO consiste à réaliser une « autosuffisance collective » de ses états membres dans un seul grand bloc commercial. L'accent mis sur le maintien de la paix inclut l'égalité et l'interdépendance des états membres, la solidarité, la non-agression, la promotion des droits de l'homme, la justice économique et sociale et la gouvernance démocratique.

Un succès particulier a été son protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement, qui donne aux citoyens le droit d'entrer et de vivre dans le territoire de tout pays membre. Un deuxième protocole vise à développer et intégrer l'industrie touristique de chaque pays membre.

Pour servir de force de maintien de la paix dans la région, les états membres ont envoyé des forces militaires conjointes pour intervenir dans les pays membres du bloc en périodes d'instabilité politique et de troubles. La première intervention s'est produite à cause d'une guerre civile au Liberia en 1990. Le contingent initial de 3.000 soldats a été créé avec du personnel provenant de la Gambie, du Ghana, de la Guinée, du Nigeria et de la Sierra Leone, avec des soldats additionnels fournis par le Mali.

Depuis lors, la CEDEAO a aussi intervenu en Côte d'Ivoire, en Gambie, en Guinée-Bissau, au Mali et en Sierra Leone.



Les dirigeants des pays d'Afrique de l'Ouest participent à la célébration du 50ème anniversaire de la CEDEAO au Ghana en avril 2025.

THE ASSOCIATED PRESS

L'Union africaine fait avancer « L'AGENDA 2063 »

PERSONNEL D'ADF

Après une réunion en Tanzanie, le Conseil de l'Union africaine a recommandé l'amélioration des relations avec les communautés économiques régionales, le renforcement de ses mécanismes de prévention et l'affinement de ses outils de médiation.

Le conseil s'est concentré sur la promotion et la défense des valeurs communes de l'UA et a établi des instruments pour garantir la paix, la sécurité et la stabilité sur le continent. Cette session de trois jours tenue à Arusha a inclus une orientation pour les nouveaux membres du Conseil de paix et de sécurité.

L'ambassadeur nigérian Bankole Adeoye, commissaire de l'UA pour les Affaires politiques, la Paix et la Sécurité, a mis l'accent sur la philosophie des « solutions africaines aux problèmes africains », ce qui souligne le rôle pivot du conseil pour promouvoir l'agenda de paix de l'UA.

Le conseil a aussi discuté de l'Agenda 2063, qui cherche à réaliser « sept aspirations » qui rapprocheront l'Afrique de la concrétisation de sa vision pour 2063. Les aspirations sont :

- Une Afrique prospère basée sur la croissance inclusive et le développement durable.
- Un continent intégré, politiquement uni et basé sur les idéaux du panafricanisme et la vision de la « Renaissance de l'Afrique ».
- Une Afrique de bonne gouvernance, démocratie, respect des droits de l'homme, de la justice et de l'état de droit.
- Une Afrique pacifique et sécurisée.
- Une Afrique avec une identité culturelle forte, un héritage commun, des valeurs et une éthique partagées.
- Une Afrique dont le développement est axé sur les gens, qui s'appuie sur le potentiel des Africains, en particulier les femmes et les jeunes, et qui prend soin des enfants.
- Une Afrique jouant le rôle d'acteur et de partenaire global, fort, uni, résilient et influent.

Les officiels ont déclaré que les sept aspirations reflètent le souhait de l'UA pour une prospérité et un bien-être partagé, pour l'unité et l'intégration, et pour un continent de citoyens libres et d'horizons élargis.

L'ambassadeur tanzanien Innocent Shiyo a déclaré au conseil que la Tanzanie « a toujours été championne de la paix et la sécurité » en Afrique.

Il a dit : « Nous restons constants dans notre soutien aux efforts du Conseil de paix et de sécurité de l'Union africaine. » Il a ajouté que, grâce à la coopération et « une volonté politique indéfectible », le conseil peut faire avancer collectivement l'agenda de paix et de sécurité de l'UA.



Addis-Abeba (Éthiopie) accueille une conférence au sommet de l'Union africaine. AFP/GETTY IMAGES

LA RÉALITÉ VIRTUELLE OFFRE UNE NOUVELLE PERSPECTIVE AUX TRAVAUX DE L'ONU

NATIONS UNIES

Les membres du Conseil de sécurité des Nations unies ont mis à l'essai des appareils de réalité virtuelle (RV) en examinant les efforts vitaux des forces de maintien de la paix au Soudan du Sud.

Les officiels ont réalisé la démonstration RV pour approfondir la compréhension par les membres du Conseil de sécurité des opérations exécutées par la mission de l'ONU au Soudan du Sud (MINUSS). En utilisant des

casques RV à la table ronde du Conseil de sécurité, les délégués ont pu observer les régions affectées par les inondations à Bentiu, visualiser les patrouilles terrestres et fluviales le long du Nil et obtenir des informations sur les initiatives de paix de la mission dans les communautés affectées par les conflits. Un représentant a qualifié la session RV de « visite de terrain » à la mission de maintien de la paix.

La RV donne aux utilisateurs le sentiment d'être dans un lieu ou une époque différents, grâce aux graphiques informatiques ou aux clips vidéo du monde réel de 360 degrés. À l'ONU, elle est utilisée par les participants aux efforts de résolution des conflits et de réconciliation pour partager les perspectives et promouvoir la compréhension mutuelle.

Un responsable du Conseil de sécurité a dit que l'expérience était « incroyablement précieuse pour approfondir notre compréhension de la situation au Soudan du Sud et des opérations des missions de maintien de la paix, car cela nous permet d'être engagés directement avec les circonstances ».

Nicholas Haysom, représentant spécial du secrétaire général et chef de la MINUSS, a déclaré : « Cette expérience a donné un sentiment tangible des responsabilités affectées aux gardiens de la paix. » Il a ajouté : « Il existe désormais une compréhension et une empathie bien meilleures pour les efforts de maintien de la paix, comparé à ce qui existait auparavant. »

L'expérience RV est mise à la disposition des personnes faisant une visite guidée du siège de l'ONU à New York ; elle fournit un aperçu robuste des travaux accomplis par les gardiens de la paix du monde entier.

Le tour RV de la MINUSS n'est pas le premier offert par l'ONU. Cette dernière a de plus en plus recours à la RV pour des récits immersifs afin d'informer les décideurs sur les affaires internationales. En décembre 2022, l'ONU a invité les diplomates à essayer la RV pour les travaux de la mission de vérification des Nations unies en Colombie.



Un homme porte un casque de réalité virtuelle montrant les travaux des gardiens de la paix des Nations unies au Soudan du Sud dans le cadre d'un événement au siège de l'ONU à New York. THE ASSOCIATED PRESS

LE SYMPOSIUM DES CHEFS DE L'ARMÉE DE L'AIR INCLURA UN EXERCICE DE VOL DANS DES CONDITIONS RÉELLES

PERSONNEL D'ADF

Le symposium des chefs d'état-major des armées de l'air africaines 2026 inclura un exercice de vol dans des conditions réelles, le premier de ce type pour l'organisation intracontinentale.

Au cours des dernières années, le symposium s'est limité à des démonstrations de « dessus de table » en salle. Un exercice de vol réel est un événement de formation en temps réel à pleine échelle, conçu pour simuler les scénarios de combat et affiner l'état de préparation des équipages. De tels exercices concernent l'opération des avions dans les conditions du monde réel ; de multiples nations y participent fréquemment pour simuler divers défis opérationnels.

Les chefs des armées de l'air africaines ont pris cette décision à l'occasion de leur réunion de 2025 en Zambie. L'événement de 2025 accueilli conjointement par l'Armée de l'air de Zambie et l'Armée de l'air des États-Unis en Europe-Armée de l'air en Afrique a reçu plus de 240 participants provenant de 38 pays, y compris des chefs d'état-major des armées de l'air, des officiers de liaison et des représentants des non-gradés de haut rang. Le thème était : « Collaboration stratégique et excellence opérationnelle : Améliorer l'efficacité de l'association des armées de l'air africaines ».

Le lieutenant-général Oscar Nyoni de l'Armée de l'air zambienne, président de l'association pour 2025, a déclaré : « Pendant le symposium des chefs d'état-major des armées de l'air africaines 2024 en Tunisie, il est devenu tout à fait clair que l'Association des armées de l'air africaines avait besoin de réorienter ses efforts pour encourager la collaboration multilatérale et l'interopérabilité afin de confronter efficacement ces défis communs. Les armées de l'air d'Afrique possèdent une capacité unique de faire plus que simplement protéger les ciels. Avec des ressources aériennes diversifiées et du personnel qualifié, nous avons le potentiel de fournir

Le lieutenant-général Oscar Nyoni (à droite) de l'Armée de l'air zambienne s'exprime lors de la cérémonie d'ouverture du symposium des chefs des armées de l'air africaines 2025 à Lusaka (Zambie).

AVIATRICE PRINCIPALE SELEENA MUHAMMED-ALI/ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS

un soutien vital aux pays en détresse. »

Pendant l'événement de 2025, les chefs des armées de l'air ont conduit un exercice de dessus de table concentré sur un scénario d'assistance humanitaire et de réponse aux catastrophes. L'exercice est une étape clé pour faire avancer la série d'exercices de l'association, les moyens tactiques grâce auxquels l'association réalise ses objectifs pour développer les capacités, les aptitudes et l'interopérabilité de chaque membre.

Un autre point saillant du symposium était un panel conjoint de non-gradés de haut rang et de commandants, dans lequel les représentants des non-gradés africains de haut rang et les chefs des armées de l'air ont abordé le développement professionnel du corps des non-gradés.

L'association est une organisation bénévole non politique focalisée sur les engagements collaboratifs pour promouvoir des solutions africaines de puissance aérienne parmi les 29 pays membres et l'Armée de l'air des États-Unis.



Le général Nyoni interface avec un enfant d'un orphelinat local pendant le symposium des chefs des armées de l'air africaines 2025 à Lusaka (Zambie).

AVIATRICE PRINCIPALE SELEENA MUHAMMED-ALI/ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS

Mozambique, Italie DES PARTENAIRES POUR LA SÉCURITÉ MARITIME

DEFENCEWEB

À la suite d'une visite de quatre jours au port de Maputo, l'Italie et le Mozambique ont convenu d'œuvrer ensemble pour protéger le transport maritime commercial dans l'océan Indien.

Pendant la visite de la frégate Luigi Rizzo de la Marine italienne, l'Italie et le Mozambique ont signé un accord de coopération militaire. Cet accord, coïncidant avec le 50ème anniversaire des relations diplomatiques entre les deux pays, décrit la formation conjointe, le développement des capacités et l'expansion potentielle aux autres secteurs des forces armées.

L'accord vise à améliorer la capacité du Mozambique à contrer les menaces maritimes telles que la piraterie et le trafic illégal. Peu avant la signature, la Marine italienne avait repoussé deux attaques de pirates au large des côtes de la Corne de l'Afrique.

Pendant sa visite au Mozambique, le Luigi Rizzo a conduit conjointement une simulation avec la Marine mozambicaine, en démontrant des techniques d'interdiction maritimes cruciales pour protéger les routes commerciales et les pêcheurs locaux. La mission d'assistance militaire de l'Union européenne au Mozambique a aussi saisi l'opportunité de la visite pour renforcer les liens avec ses homologues navals, selon le reportage en ligne de Seaforces.

Le mandat de la mission expire en juin 2026. Son objectif consiste à soutenir les Forces armées pour la défense du Mozambique afin de protéger les civils et restaurer la sûreté et la sécurité dans la province du Cabo Delgado.

Le Luigi Rizzo est le vaisseau principal de la mission navale européenne. Avant son arrivée au Mozambique, le navire et un vaisseau patrouilleur de la Marine kényane avaient conduit une opération conjointe dans les eaux au large du port de Mombasa (Kenya).

La frégate de la Marine italienne Luigi Rizzo

MARK HARKIN



Le sous-marin SAS Charlotte Maxeke de la Marine sud-africaine fait surface près d'une frégate pendant un exercice.

CAROLINE DAVIES/
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
DU ROYAUME-UNI

L'Afrique du Sud accueille l'Inde à l'occasion d'un exercice sous-marin

PERSONNEL D'ADF

La ville de Simon's Town, port d'attache de la composante sous-marine de la Marine d'Afrique du Sud, a accueilli le premier exercice maritime opérationnel conjoint pour les vaisseaux sous-marins avec l'Inde.

Cette session d'entraînement de deux semaines a inclut une collaboration pour établir ce que le premier maître Nkululeko Zulu d'Afrique du Sud a qualifié de « programme d'entraînement en bloc », selon defenceWeb. Elle a été conçue pour mettre à l'épreuve et évaluer l'état de préparation opérationnelle des plateformes sous-marines en service dans les deux marines.

« La collaboration entre la Marine indienne et [la Marine sud-africaine] pour les exercices de navires et de sous-marinières a enregistré d'immenses progrès au cours des deux dernières années », a déclaré le contre-amiral indien Srinivas Maddula aux marins à la suite de l'exercice, selon un reportage de defenceWeb. « L'enthousiasme, la détermination et le désir de s'adapter démontrés par les équipages ont vraiment été admirables. Pendant cette période d'entraînement, nous avons non seulement renforcé vos aptitudes opérationnelles, mais nous avons aussi renforcé la culture de travail et la camaraderie entre nos deux marines. »

L'Afrique du Sud est l'un des rares pays du continent à posséder une flotte de sous-marins. Toutefois, on signale que ses trois sous-marins sont hors service pour raison de maintenance.

L'entraînement sous-marin en mer survient à la suite de l'accord de 2024 signé entre l'Inde et l'Afrique du Sud sur la coopération en matière de sauvetage sous-marin. L'Inde a convenu de déployer un de ses deux véhicules de sauvetage de submersion profonde pour aider la Marine sud-africaine selon les besoins. Cet accord donne à la Marine d'Afrique du Sud une capacité de sauvetage en eau profonde qu'elle ne possédait pas auparavant, lorsqu'elle avait seulement le système de fuite de sécurité par château, conçu et construit par l'Afrique du Sud, mis à la disposition des sous-marinières.

Ce système de fuite par château permet à deux membres d'un équipage de sous-marins de monter ensemble dans le château de leur bâtiment, d'attendre que le château soit inondé, puis de monter à la surface. Le château est ensuite rempli d'air à nouveau et prêt pour la montée de deux autres personnes. Le système actuel avait été mis à l'épreuve pour la première fois en 2019 à une profondeur de 20 mètres, selon Naval News.

L'Afrique du Sud et l'Inde ont des antécédents de visites militaires fréquentes avec du personnel de haut rang, d'échanges de formation, d'exercices militaires et d'échanges des meilleures pratiques. En outre, les navires de guerre de la Marine indienne se rendent régulièrement en Afrique du Sud, et la Marine indienne a participé à l'exercice Ibsamar en octobre 2024 au large des côtes de la baie de Saldagne avec l'Afrique du Sud et le Brésil.



Illustration gravée du général romain Publius Cornelius Scipio Æmilianus Africanus après sa victoire sur Carthage pendant la troisième guerre punique en 146 av. J.-C..

L'EMPIRE CARTHAGINOIS

PERSONNEL D'ADF

Il était presque inévitable que des colons phéniciens établissent un comptoir commercial il y a plus de 2.200 ans au lieu où se trouve maintenant la ville portuaire de Tunis (Tunisie).

Les Phéniciens l'appellent Carthage, ou « Nouvelle ville ». Le lieu fait saillie dans la région centrale de la mer Méditerranée et son accès par voie maritime aux ports des côtes européennes et africaines est crucial pour le commerce. Il provoque aussi la concurrence entre Rome et Carthage dans une rivalité qui dure pendant des siècles.

Les Phéniciens, originaires de ce qu'on appelle aujourd'hui le Liban, choisissent leurs colonies maritimes avec soin ; ils se focalisent sur la qualité des ports et la possibilité de les défendre contre les attaques. Ils découvrent que Carthage est un emplacement idéal, sur une péninsule triangulaire couverte de collines basses.

Les Phéniciens apprennent à utiliser pleinement leurs aptitudes fameuses de navigation et de commerce dans ce port d'Afrique du Nord. La cité-État se transforme en vaste empire méditerranéen qui domine le commerce des textiles et des métaux précieux.

Mais l'influence des Phéniciens ne va pas durer. À partir du septième siècle av. J.-C., Carthage commence à faire valoir son indépendance tandis que la Phénicie affronte une série

de sièges par les Babyloniens. La richesse et la puissance de Carthage augmentent, basées sur une combinaison de commerce maritime, agriculture et ressources minérales.

En date du quatrième siècle av. J.-C., Carthage a étendu son pouvoir à travers l'Ouest de la Méditerranée, en devenant la puissance dominante de la région. L'Empire carthaginois inclut les régions du littoral d'Afrique du Nord entre le Maroc et la Libye occidentale, la Sardaigne et les îles Baléares, la partie occidentale de la Sicile et certaines régions de la péninsule Ibérique.

L'Empire carthaginois, ou punique, est basé sur son influence financière et politique, et non pas sur sa puissance militaire. Les magistrats puniques contrôlent directement certains territoires alors que des traités, des alliances ou des relations tributaires aident Carthage à contrôler d'autres régions. À mesure que Carthage s'étend, sa culture intègre les influences de son environnement : phénicien, africain, grec et plus tard romain.

Les artisans de l'empire sont jugés parmi les meilleurs du monde. L'Europe considère les lits, les coussins et les matelas puniques comme des articles de luxe et les artisans copient les meubles puniques dans toute l'Europe.

À son point culminant, Carthage a une population de près de 500.000 habitants. Sa vaste infrastructure

comprend un port avec une capacité d'amarrage de 220 navires.

La puissance et l'expansion de Carthage provoquent finalement un conflit avec la République romaine ascendante. Cette rivalité conduit aux guerres puniques, série de trois conflits sanglants qui définissent l'époque et finissent par décider du destin de l'Ouest de la Méditerranée.

Dans la première guerre punique entre 264 et 241 av. J.-C., Carthage se bat pour le contrôle de la Sicile. Rome gagne à cause de sa puissance navale émergente. La deuxième guerre punique de 218 à 201 est célèbre pour le franchissement des Alpes par Hannibal et ses victoires initiales écrasantes contre Rome. Mais il finit pas perdre une guerre d'attrition et Carthage abandonne ses territoires d'outre-mer pour le bénéfice de Rome.

La troisième guerre punique marque la destruction de l'Empire carthaginois. Rome, dont les forces sont dirigées par le général Publius Cornelius Scipio Æmilianus Africanus, gagne la guerre dans une campagne de trois ans qui prend fin en 146 av. J.-C. avec la destruction quasi-totale de Carthage.

Mais l'héritage de la ville continue. Jules César établit une colonie romaine sur les ruines de Carthage en 44 av. J.-C. Elle finit par devenir l'une des villes les plus importantes de l'Empire romain.

La rivalité entre Carthage et Rome est une période importante de l'histoire de l'Afrique et de l'Europe. Elle a façonné le paysage politique du monde pendant des siècles. Dans l'histoire, l'empire a fini par être caractérisé par les trois guerres puniques, mais il a toujours été défini de façon plus précise par son commerce maritime, son agriculture et son exploration, qui ont aidé à faire de la région ce qu'elle est aujourd'hui.

INDICES

- 1 Cette zone est considérée comme centre du royaume de Koush.
- 2 Le site inclut des pyramides, des temples, des palais et des zones industrielles.
- 3 L'architecture reflète des influences de la Méditerranée, du Moyen-Orient et de l'Afrique subsaharienne dans ce qui était un couloir commercial majeur.
- 4 Bien qu'elle ne soit pas une île, son nom provient de sa proximité avec la confluence des fleuves Atbara, Nil bleu et Nil Blanc.





PARTAGEZ VOTRE EXPERTISE

Vous désirez être publié ?

Africa Defense Forum (ADF) est un magazine militaire professionnel qui sert de cadre international d'échanges aux spécialistes militaires et de la sécurité en Afrique.

Le magazine est publié tous les trimestres par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique et traite des rubriques suivantes : stratégies de lutte contre le terrorisme, opérations de défense et de sécurité, criminalité transnationale, ainsi que les problèmes affectant la paix, la stabilité, la bonne gouvernance et la prospérité.

Ce cadre d'échanges permet une discussion et des échanges d'idées en profondeur. Nous voulons entendre le point de vue de personnes qui se trouvent dans nos pays partenaires africains et qui comprennent les intérêts et les défis du continent. Soumettez un article pour publication à ADF et faites entendre votre voix.

Directives à l'attention de l'auteur concernant une soumission à ADF

EXIGENCES RÉDACTIONNELLES

- La préférence est donnée aux articles d'une longueur approximative de 1.500 mots.
- Les articles peuvent être remaniés pour des questions de style et d'espace. Mais ADF collaborera avec l'auteur sur les changements finaux.
- Incluez une courte biographie de vous-même avec vos coordonnées.
- Si possible, incluez une photographie haute résolution de vous-même ainsi que des images liées à votre article avec une légende et une mention de l'auteur de la photo.

DROITS D'AUTEUR

Les auteurs conservent les droits à leur texte original. Cependant, nous nous réservons le droit de revoir et corriger les articles pour qu'ils soient conformes au style de l'Associated Press et s'intègrent dans l'espace disponible. Le fait de soumettre un article ne garantit pas sa publication. Votre contribution à ADF signifie votre acceptation de ces modalités.

SOUSSIONS

Envoyez vos idées de sujet d'article, vos contenus et vos questions à la Rédaction d'ADF à l'adresse électronique : ADF.EDITOR@ADF-Magazine.com. Ou par courrier à l'une des adresses suivantes

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: J3/Africa Defense Forum Staff
Unit 29951
APO AE 09751 USA

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: J3/Africa Defense Forum Staff
Kelley Kaserne
Geb 3315, Zimmer 53
Plieninger Strasse 289
70567 Stuttgart, Germany



VOUS ÊTES IMPATIENT DE LIRE LE PROCHAIN NUMÉRO ?

À ADF-Magazine.com, nous vous offrons chaque semaine un traitement en profondeur des enjeux actuels qui affectent la paix et la stabilité. Consultez notre site web pour les mêmes actualités crédibles et précises sur la sécurité, sur une base hebdomadaire, provenant de tout le continent.



RESTEZ CONNECTÉ

Si vous souhaitez rester connecté sur les réseaux sociaux, suivez ADF sur Facebook, Twitter, Instagram et LinkedIn ; ou bien vous pouvez vous abonner à notre liste d'e-mail en vous inscrivant sur notre site web à ADF-Magazine.com ou par e-mail à News@ADF-Magazine.com.